12 (987)

Транспортная неделя в одном журнале





Транспорт

декабрь 2017 г.

Издается с 1998 г.

ДОРОГИЕ ПОДПИСЧИКИ!

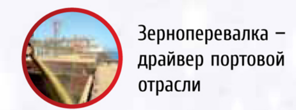
Поздравляем Вас, Ваших близких и коллег с наступающим 2018 г.

Пусть наступающий год будет насыщен новыми планами, творческими идеями, хорошими новостями и финансовыми успехами. Плодотворного сотрудничества, стабильности и процветания!

Желаем Вам бесперебойной, надежной и, главное, безопасной работы в любое время года и суток, чистого неба, семь футов под килем, ни гвоздя, ни жезла и зеленую улицу всем Вашим начинаниям!

Редакция журнала "Транспорт"

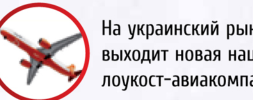




Зерноперевалка – драйвер портовой отрасли



"Окно в Европу": что ждет отрасль автомобильного транспорта



На украинский рынок выходит новая национальная лоукост-авиакомпания



Шановні колеги і партнери!

Від імені колективу ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» та від мене особисто прийміть найщиріші вітання з Новим роком та Різдвом Христовим!

Нехай Новий рік буде для Вас багатим на добро, щедрим на успіхи і вдачі! Хай зимові свята принесуть мир, спокій і гармонію, впевненість у завтрашньому дні.

Бажаю Вам міцного здоров'я, родинного щастя, благополуччя й достатку! Нехай у Новому році Вас чекають нові перемоги і високі досягнення, сповнюють нові сили, нові ідеї та нові задумки.

З повагою, Руслан Олейник

МЕЖДУНАРОДНАЯ НЕДЕЛЯ ПО ТОРГОВЛЕ И ТРАНСПОРТУ

ВЫСТАВКА ИНТЕР-ТРАНСПОРТ

*Пусть Новый Год принесет
неизведанные возможности,
свежие идеи и откроет
радостные перспективы!
Пусть каждый день
Вашей деятельности
будет плодотворным!
И каждый момент Вашей жизни -
счастливым и незабываемым!
От всего сердца желаем вам мира,
процветания и добра!*

*С глубоким уважением и наилучшими пожеланиями,
коллектив ООО «Центр выставочных технологий»*



www.expo-odessa.com



Уважаемые коллеги и партнёры!

Коллектив Государственного предприятия «Херсонский морской торговый порт» поздравляет Вас с наступающим Рождеством и Новым 2018 Годом!

Пусть наступающий Новый Год подарит Вам новые взлёты, успехи в бизнесе и рост благосостояния, а Рождество наполнит Ваше сердце радостью и любовью. Пусть всё задуманное свершится, беды обходят стороной, а близкие всегда будут рядом. Желаем Вам благополучия, стабильности и неиссякаемой энергии в достижении поставленных целей.

Провожая уходящий год, благодарим всех за плодотворное сотрудничество. Надеемся, что наши партнёрские отношения будут и в дальнейшем укрепляться. Мы всегда рады новым деловым партнёрам и новому сотрудничеству. Ждем предложений в Новом году.

Желаем Вам мира, любви, счастья и благополучия!

С уважением, директор ГП ХМТП
Андрей Соколов



Уважаемые коллеги!

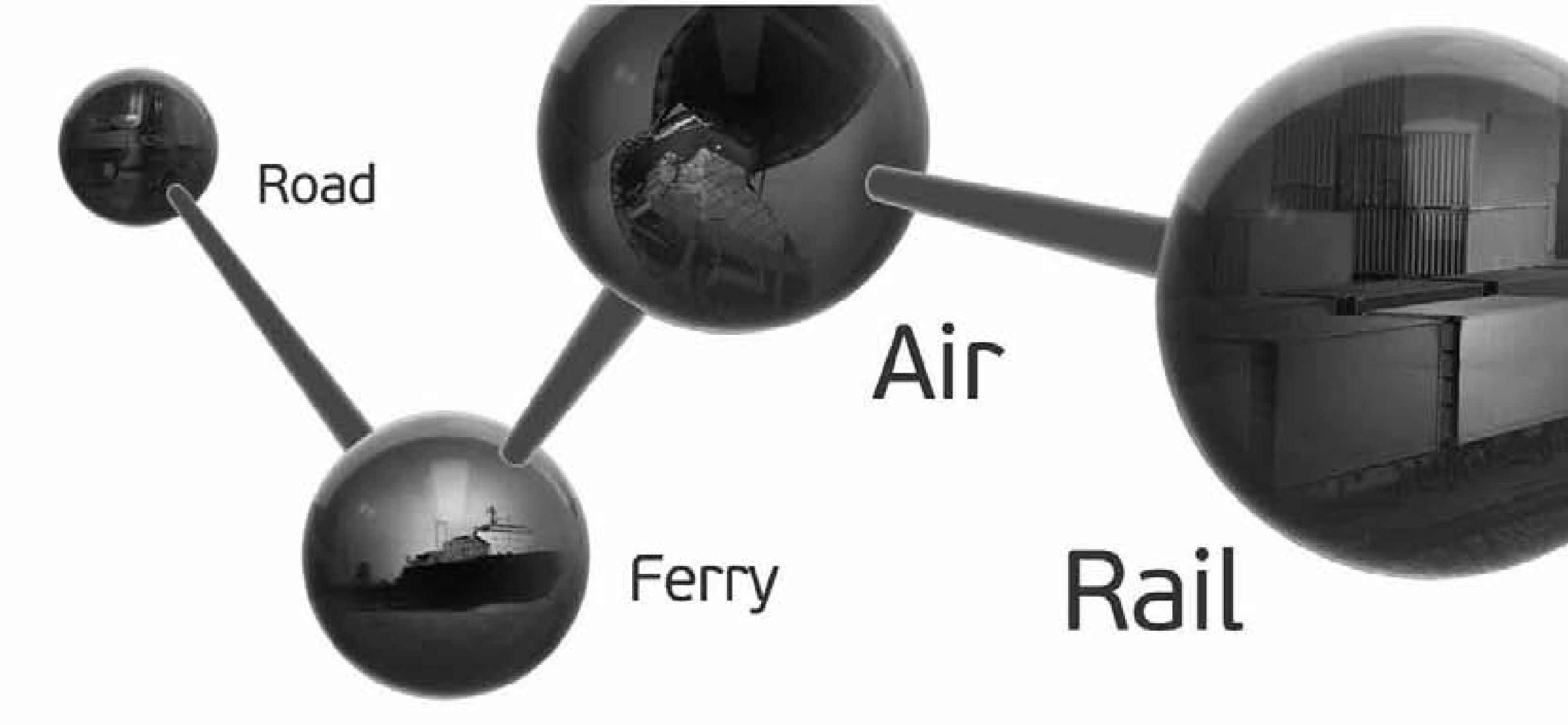
Все мы скоро вступим в новый 2018–й год и по традиции связываем с этим событием надежды на положительные изменения в жизни наших предприятий и лично в судьбе каждого из нас.

Оглядываясь назад и подводя итоги, могу с уверенностью сказать, что несмотря ни на какие трудности, год 2017-й для Мариупольского порта оказался удачным. Мы не только сумели справиться со всеми вызовами времени, но и заложили надежный фундамент для будущей диверсификации грузопотоков, начав реализацию проекта по сооружению специализированного зернового комплекса, который в перспективе разовьется в полноценный агропромышленный кластер. Но главное достижение, успех и наша гордость – это сплоченный, дружный, надежный трудовой коллектив, с которым можно и горы свернуть, и превратить Мариупольский порт в современное, процветающее предприятие.

Дорогие коллеги, у каждого из нас большие планы, и я верю, что все мы добьемся успеха. Главное, чтобы рядом было крепкое плечо – наши замечательные сотрудники, за спиной надежным тылом - любящая и поддерживающая семья, а впереди - ясные цели и широкие горизонты.

Мира вам, здоровья и благополучия, неиссякаемой энергии и вдохновения!
С Новым годом и Рождеством Христовым!

С уважением, Александр Олейник, Директор ГП «ММТП»



 Rail Transport
Организация
железнодорожных перевозок

 Container Transport
Организация
контейнерных перевозок

 Ferry Service
Организация
паромных перевозок

 Air Freight
Организация
авиационных перевозок

 Transshipment in Ports
Организация перевалки
грузов в портах

 Routing
Составление
оптимального маршрута

 Repacking of Cargo
Организация
перетарки груза

 24-hour Support
Круглосуточная
сервисная поддержка

 Security and insurance
Обеспечение услугами
по охране и страхованию грузов

 Customs clearance
Таможенное
оформление грузов

Service center
P.O.Box 299, 65001
Odessa, Ukraine
+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua

PLASKE
ПЛАСКЕ
Energy in motion

Сервисный центр
А/я 299, 65001
г. Одесса, Украина
+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua

www.plaske.com

Represents in Ukraine
Представитель в Украине

Cargo Agent – Freight Forwarder
Грузовой агент-экспедитор



JSC Lithuanian Railways



Navigation Maritime Bulgare JSC









MCU License AE Series No 293747 as of 26.06.2014. Лицензия МДСУ. Серия АЕ №293747 от 26.06.2014

C-A4-190515-01



Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

СОДЕРЖАНИЕ

№ 12 (987) декабрь 2017 г.

Производственно-практический журнал "ТРАНСПОРТ" — специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Инна Рослик, Тамара Курыленко, Ольга Зинченко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки и рекламы:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Татьяна Тарасенко, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.
Заказ № 10847.
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии: ООО "Интерконтиненталь-Украина" (PrintStore Group)
01021, Киев, ул. Институтская 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10843. Наклад 1000 примірників
Адреса друкарні: ТОВ "Інтерконтиненталь-Україна" (PrintStore Group)
01021, Київ, вул. Інститутська 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Мнение авторов публикаций может не совпадать с точкой зрения редакции. Запрещается полное или частичное воспроизведение настоящего издания путем передачи или размножения любым способом без письменного согласия издателя. При цитировании ссылка на "ТРАНСПОРТ" обязательна.

© ТРАНСПОРТ, 2017 г.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288

Зерноперевалка — драйвер портовой отрасли

Сегодня зерноэкспорт уверенно выдвигается в разряд основных драйверов портовой отрасли Украины. Старт этому процессу дал резкий спад экономики периода 2008—2009 гг., стимулировавший диверсификацию традиционной грузовой базы портов за счет сельхозпродукции. Затем сказалась конъюнктура рынка, определившая зерно как поистине "золотую валюту" страны в сложной экономической ситуации. Прогнозируемый дальнейший рост перевозок зерна, груза высокотехнологичного и маржинального, может дать мощный толчок развитию и техническому обновлению отечественных портов и транспортной инфраструктуры Украины в целом, если удастся, наконец, решить системные проблемы государственного уровня.

В этом сошлись мнения экспертов и представителей бизнеса — участников 3-й Международной конференции "Зерновые терминалы: новые проекты, оборудование и технологии", состоявшейся в конце ноября в Одессе.

ГРУЗОВАЯ БАЗА ЗЕРНОТЕРМИНАЛОВ: КОНТУРЫ РОСТА

Если вплоть до кризиса 2008—2009 гг. зерно, как правило, замыкало собой рейтинг украинской морской перевалки в сыпучем сегменте (пропуская вперед уголь, руду, удобрения и даже строительные грузы и инертные материалы), то по мере развития отечественных и мировых кризисных тенденций именно зерновые грузы стали стремительно набирать вес, заняв уже через пятилетие лидерские позиции в структуре экспорта через порты. Год за годом Украина обновляла рекорды вывоза зерна на экспорт, что стало мощным стимулом для развития морской перевалки этого груза. По оценке экспертов, для Украины существует перспектива наращивания экспорта зерна до уровня 120 млн т ежегодно за ближайшее десятилетие, что составит 4-кратный рост в сравнении с нынешними годовыми объемами. Подтверждением является убедительный рост перевалки зерна через акватории Украины — с 9,5 млн т в 2007 г. до 37,5 млн в 2015 г. В 2016 г. объем достиг 40,3 млн т; перспектива нынешнего года — свыше 40 млн т. Сегодняшняя позиция Украины на глобальном рынке зерноторговли является достаточно весомой: страна занимает 1-е место в мире по экспорту подсолнечника, 2-е — пшеницы, 3-е — кукурузы, 6-е — муки. Направления зерноэкспорта охватывают свыше семи десятков стран; доля зерновых в совокупном объеме отечественного экспорта — более 36%.

Соответственно, стабильным является развитие зерноперевалки на экспорт через порты. Так, рост за 11 месяцев т.г. составил более 2%; удельный вес зерна в портовом экспорте — свыше 40% (годом ранее — 38%). Среди портовых зон Украины устойчивое лидерское место занимает Большая Одесса (порты Одесский, "Южный", "Черноморск"), причем удельный вес этого узла возрастает (к концу т.г. — более 60% совокупной перевалки зерна через морские порты государства). Вторым по значимости является Николаевский морской регион, сохраняющий за собой стабильную треть общей перевалки зерна. Важно, что данный регион демонстрирует рост по ключевым акваториям (Николаевский порт, "Ольвия"), тогда как в Большой Одессе процессы развиваются разнонаправленно — сегодня порты "Южный", "Черноморск" демонстрируют рост, Одесский — спад. В целом же морские порты остаются основными "экспортными воротами" для зерна, что обусловлено распределением данного грузопотока по направлениям: две трети объемов следуют на восток (получатели — государства Юго-Восточной Азии, Индии, Африки); треть — в западном направлении (в страны Европы). Экспертами прогнозируется возможное перераспределение зерноэкспорта в пользу Европы как результат открытия Евросоюзом квот для украинского зерна с нулевыми таможенными пошлинами, однако этот процесс может затормозиться ввиду несовпадения украинских экспортных нормативов с европейскими потребительскими стандартами. (Напомним, именно вопрос о необходимости гармонизации украинских стандартов безопасности пищевой продукции, направляемой на экспорт, на базе использования международной системы кодов LOKODE был поднят в ходе 27-го заседания Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине, состоявшегося в ноябре в Киеве — **ред.**).

ТЕРМИНАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ И ПРОБЛЕМЫ

По оценке, обнародованной в ходе форума, сегодняшняя суммарная пропускная способность терминальных мощностей морских портов Украины по зерну составляет порядка 78 млн т в год, из которых около 10% обеспечивает перевалка по прямому варианту. С учетом возрастания роли Украины на мировом рынке зернопроизводства, а также старения портовых активов (прежде всего, портовых элеваторных мощностей), очевидна острая необходимость дальнейшего развития инфраструктуры зерноперевалки. Эти процессы уже идут. Так, только за последний зерновой сезон (осень 2016—осень 2017 гг.) в портах страны введены в строй мощности совокупной пропускной способностью 1,75 млн т в год, обеспечивающие около 70 тыс. т единовременного хранения. Инициаторами выступили частные компании — "Новотех-Терминал" (сдача в эксплуатацию мощностей на 1,5 млн т в год), "Рисойл" (0,2 млн т соответственно), "УкрТрансАгро" (0,05 млн т). На следующий год запланировано создание мощностей по зерну совокупной пропускной способностью 14 млн т в год и на 916 тыс. т единовременного хранения. В случае реализации этих планов наступающий год будет рекордным для Украины по объемам прибавки терминальных мощностей для зерна. Для сравнения: предыдущий по времени рекордный период, осень 2015—осень 2016 гг., дал прибавку мощностей на уровне 9 млн т.

Крупные проекты развития запланированы в акватории порта "Южный": ожидается сдача терминала "М.В. Карго" на 5 млн т в год и 20 тыс. т единовременного хранения, а также "ТИС-Зерно" (1 млн т и 100 тыс. т соответственно). Ряд мощностей планируется к вводу в Одесском порту: "Новотех-Терминал" — 1,5 млн т и 79 тыс. т единовременного хранения; "Бруклин-Киев" — 1 млн т и 72 тыс. т соответственно; "Олимпэкс Купе" — 1 млн т и 60 тыс. т. В Николаевском морском регионе планируются: реконструкция Николаевского КХП (2 млн т "пропуска" и емкости на 150 тыс. т); создание мощностей компании "Евровнеш-



торг" (1 млн т и 90 тыс. т соответственно). Запланировано расширение зерномощностей в акватории порта "Черноморск", где создается новый объект в интересах трейдера "Кернел" — "Трансгрейнтерминал" пропускной способностью 1,5 млн т в год и емкостями на 79 тыс. т. Все перечисленные проекты пребывают на стадии реализации со сроком завершения в 2018 г. Всего же в портах, в той или иной стадии выполнения, реализуются 15 проектов развития зернотерминальных активов совокупным объемом порядка 36 млн т в год. Общая сумма инвестиций в эти проекты (включая создание новых причалов в количестве 7 ед.) составит порядка $850 млн. Еще около двух десятков проектов пребывают на стадии заявлений — здесь общая мощность оценивается на уровне 46 млн т в год; закладываемая сумма инвестиций превышает $1 млрд (включая финансирование строительства 10 новых причалов).

Ожидается, что уже к концу 2018 г. перевалочные мощности по зерну в украинских акваториях достигнут 82 млн т в год, при этом общая емкость единовременного хранения приблизится к 4,3 млн т. В 2016 г. терминальные фонды портов Украины по зерну были загружены на 86%. По мнению экспертов, реализация всех заявленных планов повлечет за собой профицит зерноперевалочных мощностей и снижение стивидорных ставок. Спад ставок как эффект от терминального развития уже имеет место, однако, наряду с этим, логистика зерноэкспорта нуждается в дальнейшем наращивании портовых мощностей. Как отмечено участниками конференции, дальнейшая реализация проектов развития в портах необходима для обеспечения эффективной логистики зерноэкспорта, требующей порядка 30—40% свободных мощностей в целом по морским акваториям страны.

Однако инвесторы, работающие в портах, по-прежнему сталкиваются с проблемами госрегулирования, что тормозит развитие зернотерминальных мощностей. На этом аспекте сделала акцент Светлана Теуш, советник юридической фирмы Redcliffe Partners (выступает юридическим советником EBRD и IFC). Как отметила спикер, трудности при реализации инвестиционных проектов в портах имеют место и при финансировании международными финансовыми институтами, что проиллюстрировал проект строительства зернового терминала в порту "Южный" (спонсоры — EBRD, IFC, CARGILL). При этом ряд проблем, с которыми столкнулись участники данного проекта, вышли на уровень общих для инвесторов в акваториях Украины. Важно, что среди проблем подобного уровня фигурируют практически все ключевые аспекты деятельности инвесторов: земельные вопросы; защита инвестиций; право доступа к объектам и коммуникациям. Как сообщила юрист, в части землеотвода проблемными являются определение и изменение целевого назначения участка, а также определение состава угодий; соблюдение процедур землеотвода (неопределенность субъектов и уровней согласований, ограничения для иностранного капитала и права собственности). Не решены вопросы обеспечения полноценной легитимности договоров аренды (в аспекте существенных условий), достижения комплектности договоров, продления (возобновления) аренды. В части объектов недвижимости и реализации строительства затруднены присвоение категории сложности, получение разрешений и согласований, проведение экспертиз, идентификация и утверждение состава объекта, обеспечение "чистоты" правового титула объекта. Многочисленными являются проблемы в сфере логистики и взаимоотношений с контрагентами (в т.ч. государственного статуса). Из крупнейших подобного ряда особо выделено обеспечение права доступа к инфраструктуре и объектам логистики, затрудненное несовершенством украинских правовых инструментов (сервитут, договор аренды, формулирование ответственности, штрафные санкции). Затруднено обеспечение права на активы (идентификация активов, поддержание обеспечения, обращение взыскания). Соответственно, проблемными являются применение инвесторами эффективного финансового инструментария (ипотека, залог). Характерно, что подобные проблемы коснулись крупнейшего проекта в порту "Южный" — создания зернового терминала на 4 млн т в год с суммарными емкостями хранения в объеме 290 тыс. т (стоимость проекта — $150 млн, включая кредит M.V. Cargo на общую сумму $74 млн). По оценке юридического сопровождения проекта, государству необходимо решить проблему стимулирования инвестиций в развитие инфраструктуры, для чего необходимо решить ряд задач: обозначить позиции Украины в системе международного транспортного сообщения; выработать государственную стратегию развития транспорта с учетом всех сегментов (порты, речной





транспорт, ж/д и автомобильное сообщение); обеспечить сбалансированное развитие портовой и прилегающей инфраструктуры с опорой на эффективность логистических маршрутов. Важными задачами государства определены: обеспечение стабильности законодательства; выработка механизмов защиты инвестиций; определение и закрепление порядка компенсации и возврата инвестиций; совершенствование законодательства о залогах (обеспечении); углубление реформы и улучшение практик публичных закупок. Признано необходимым расширить и сделать необходимой применение практики FIDIC (использование опыта Международной федерации инженеров-консультантов). Наконец, необходимо решение давно назревшей и комплексной задачи реформирования законодательства о ГЧП. "Проблемы, с которыми мы столкнулись при реализации планов в "Южном", не следует сводить лишь к одному проекту, поскольку трудности стали индикативными для понимания проблематики проектного финансирования в конкретных условиях. Создание зернотерминала в "Южном" — один из наиболее значимых для Украины проектов, и его значение не сводится лишь к финансовым или эксплуатационным параметрам. Подобные проекты — примеры использования инструмента в виде проектного финансирования, являющегося двигателем развития инфраструктуры. Проектное финансирование — инструмент, обеспечивающий возврат инвестиций за счет будущей доходности созданных фондов; конкретно — возврат кредитных средств будет происходить за счет выручки от перевалки зерна. Однако таких проектов по Украине пока очень мало, что является сдерживающим фактором, не позволяющим расширять и модернизировать мощности инфраструктуры", — признала С. Теуш. Как уточнила спикер, проектное финансирование, наряду со своей эффективностью, является инструментом из категории высокого риска. "Для того, чтобы прогнозировать возврат за счет будущих финансовых поступлений, необходимо быть уверенным в реализации всех заложенных планов и сценариев развития бизнеса, в обеспечении прогнозированных условий реализации проекта. К сожалению, в условиях Украины это достаточно сложная задача, в особенности, если речь идет о сфере инфраструктуры и долгосрочном проекте", — пояснила юрист.

Коллеги, выступившие в поддержку данного тезиса, поддержали мнение о недостаточной защищенности бизнеса в украинском правовом поле. "Когда речь идет о соблюдении декларированных законом экономических прав и свобод, возникает очень много проблем. Они связаны с правовыми коллизиями, с частично неурегулированным национальным законодательством, а также с незаконным вмешательством государства в бизнес, со злоупотреблением монополистами своими правами и возможностями. К сожалению, нам поступают обращения от стивидоров, в которых очевидным является вопиющее ограничение экономических прав и свобод, в том числе в сфере перевалки зерна", — сообщила директор юридической фирмы "ЛеГран ТТ" Татьяна Титаренко.

ЦЕНОВЫЕ УСЛОВИЯ

Наиболее проблемной составляющей логистики отечественного зерноэкспорта на сегодня остается контейнеризация. Как отмечено в ходе конференции, вопреки прогнозам, бум контейнеризации экспорта зерновых и масличных грузов все еще не

состоялся — как и ранее, в контейнерах через порты вывозится не более 5—6% зерна, предназначенного на экспорт. Безусловным преимуществом контейнеризации является универсальность перевозки, упрощенное оперирование, однако имеется и недостаток — увеличение удельных затрат (так, сопоставимыми по стоимости являются отправка 50 контейнеров и 50 тыс. т балкерного груза). Поэтому контейнеры используются, как правило, в особых случаях — для небольших партий и/или для профилированных видов груза, а также в случае жесткого графика доставки. Усредненный размер партии зерна, отгружаемой контейнерами из портов Украины, как правило, не превышает 1,5 тыс. т (до 100 контейнеров), причем для организации такой работы требуются высокотехнологичные условия: качественное складское помещение, развитая система коммуникаций (железнодорожные, автомобильные пути), наличие аккредитованной лаборатории анализа качества зерна, близость к контейнерным портам. На сегодня подобным условиям соответствует терминал "Бруклин-Киев" в Одесском порту, однако, как признала первый заместитель генерального директора ООО "Бруклин-Киев" Елена Алиева, контейнерный профиль мощностей при перевалке зерна используется вынужденно, поскольку запущенный 3 года назад зернотерминал все еще не имеет выхода к морю — отсутствует причал, создание которого предусмотрено условиями ГЧП компании и государства в лице АМПУ и Одесского порта. "Взамен закупленной, но все еще простаивающей специализированной судопогрузочной машины, мы используем узел стафировки контейнеров и ноу-хау — переоборудованный контейнерный перегружатель. В результате достигнутая норма погрузки зерна практически вышла на уровень судопогрузочной машины — 24 тыс. т в сутки. К тому же обеспечены высокие экологические стандарты — зерно, высыпаемое в трюм из переоборудованных контейнеров, практически не пылит, поэтому нет необходимости в аспирационном оборудовании. Однако себестоимость подобной работы весьма велика в сравнении с прочими зерновыми терминалами, и нам тяжело конкурировать. Поэтому мы с большим нетерпением ждем, когда АМПУ выполнит свои обязательства по строительству причала. Тогда сможем работать с зерном более эффективно", — отметила Е. Алиева. Фактически, срыв обязательств АМПУ по строительству причала является ударом по международному имиджу Украины, поскольку партнером компании "Бруклин-Киев" по финансированию проекта строительства зернотерминала выступает ЕБРР. Однако проблема взаимоотношений государства и стивидора является более широкой, включающей в себя, в частности, тарифную составляющую. По оценке ООО "Бруклин-Киев", в структуре расходов компании государственные тарифы, взимаемые в порту, доминируют, достигая 53% (прочее — эксплуатационные расходы компании, затраты на транспортно-экспедиторские услуги и прочие расходы, всего 47%). В упомянутых гостарифах значительно присутствуют новые платежи, введенные в рамках реформирования портовой отрасли, — плата за доступ портового оператора к причалу. "Подобной платы нет у терминалов, располагающих собственными причалами, таких как "ТИС" в порту "Южный", — отметила Е. Алиева. "Работать в условиях арендных отношений внутри госпредприятия очень нелегко, поскольку необходимо выполнять многочисленные дополнительные требования, что увеличивает затраты", — признала спикер. В частности, для компании плата за доступ к причалу, вкупе с прочими гостарифами (за подачу/уборку вагонов, за электроэнергию, водоотвод и водоснабжение), формирует 31% расходов терминала на перевалку зерновых грузов. Еще 22% составляют расходы на аренду недвижимого имущества, земельный налог, обязательное страхование. При этом тарифы за электроэнергию возрастают — так, с начала 2017 г. рост для компании составил более 16%. Растет и стоимость аренды: за период с 3 квартала 2016 г. по 3 квартал т.г. данный показатель возрос почти на 10%. "В итоге общие затраты зернотерминала получаются достаточно высокими. Если развернуть эти 53% расходов в пользу государства, это будет перечень на двух листах — у нас только с портом и АМПУ заключены, в общей сложности, 25 договоров", — сообщила руководитель ООО "Бруклин-Киев".

В условиях растущей конкуренции между терминалами рост государственных тарифов — явление нежелательное, однако наиболее болезненным является сам факт тарифной нестабильности. "Бизнес самостоятельно ищет пути снижения затрат, формирует резервы экономии, и сегодня самое главное — хотя бы не повышать государственные тарифы. Просим не менять структуру платежей в течение года, поскольку мы заключаем договоры с клиентами на год, и рост платежей сказывается болезненно", — призвала Е. Алиева. Как отметили участники конференции, пространство для ценового маневра у стивидоров, работающих с зерном, весьма ограничено, поскольку спад ставок на перевалку уже весьма заметен. По оценке экспертов, взамен прежних $15—18 за тонну в украинских портах предлагается перевалка за $10—12. В то же время, ценовой уровень портов Украины остается достаточно высоким. Так, порты Прибалтики переваливают зерно за $6—7. Причина сложившегося дисбаланса не в пользу Украины — отсутствие господдержки портовой отрасли. Как отметил форум, по данному критерию Украина отстает даже от Латвии, где объем господдержки портовой сферы минимален в рамках ЕС. Результат — необоснованно дорогостоящая украинская зерновая логистика: если в ЕС доля логистики в цене зернопродукции составляет порядка 15%, в США — 9%, то для Украины этот показатель достигает 40% и более.

Как подтвердили участники конференции, вопросы госрегулирования ценообразования находятся в ряду наиболее проблемных, связанных с отраслью морской зерноперевалки. Вразрез нормам о свободе ценообразования и защите экономической конкуренции, стивидорный бизнес испытывает давление в виде вмешательства в бизнес в части



формирования цены. Так, сегодня нарушением со стороны государства является необоснованно избирательное применение к стивидорам права на скидку к тарифам на перевалку зерновых в размере 30% при использовании высокотехнологического погрузочного оборудования (причина, подтвержденная в судебных инстанциях, — ошибочное толкование АМПУ нормы, закрепленной в приказе № 541 МТУ). "Те стивидоры, которые не обращались в суды по поводу защиты права на скидку, до сих пор вынуждены платить согласно расчетам фактической производительности оборудования, и, в случае отсутствия доказанной производительности, подпадающей под скидку, вынуждены, фактически, переплачивать за оказанную услугу, а это $0,13 за тонну", — сообщила Т. Титаренко. Как отметила юрист, данное нарушение декларируемой государством свободы рынка далеко не единственное. Так, бизнес ставится в необходимость оплачивать дополнительные услуги. "В мае 2017 г. АМПУ начала очень активно навязывать услугу по организации перевалки зерна по схеме борт—борт по свободному тарифу — 6,63 грн. за тонну. При этом, как следует в т.ч. из наименования услуги, АМПУ не осуществляет перевалку зерна, но лишь "организовывает" ее. Анализируя тарифные составляющие данной услуги АМПУ, можно сделать вывод, что сама услуга является ничем иным как попыткой повторной тарификации услуг, уже оплаченных в составе портовых сборов — в частности, корабельного", — пояснила Т. Титаренко. Как уточнила юрист, вопрос применения данной услуги остро стоит не только в Одесском порту, но и в иных портах, в частности, в Николаевском. "Насколько известно, уже более года в Николаевском территориальном отделении АМКУ проводится расследование правомерности навязывания данной услуги АМПУ и исследование правовой природы этой услуги. Учитывая, что по факту эта услуга оказывается АМПУ монопольно, именно АМКУ может и должна поставить точку в данном вопросе", — отметила Т. Титаренко. Пока же, констатировала спикер, право стивидоров на экономическую свободу в части выбора данной услуги нарушено, поскольку ее оказание закреплено в договорных отношениях с АМПУ. "Осуществить перевалку зерна без оказания АМПУ данной услуги невозможно. Примечательно, что данная услуга навязывается стивидорам, хотя они не участвуют в перевалке зерна по схеме борт—борт, поскольку, согласно технологии, работы осуществляются плавкранами или судовыми кранами — т.е., сторонами при оказании данной услуги являются исключительно судовладельцы", — отметила спикер. Наконец, давлением на бизнес является и требование ГФСУ к частным стивидорам обосновать уровень ставки на перевалку зерновых грузов. Причина — неурегулированное законодательство в части регламентации источников данных о рыночной стоимости услуги. "Пользуясь таким положением, ГФСУ злоупотребляет своим правом на запросы к бизнесу", — резюмировала спикер.

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ВЫЗОВЫ

Оптимизировать ценовые условия работы рынка зерновой перевалки можно за счет создания условий для приема увеличенного морского тоннажа. Такую точку зрения поддержала компания "Трансшип", заявившая о необходимости дальнейшего развития в стране сегмента рейдовой перевалки. Так, терминал "Бруклин-Киев" отгружает балкеры-зерновозы типа PANAMAX; этот же тоннаж обрабатывают, в целом, порты Одесский и "Черноморск". Однако, как отметил директор компании "Трансшип" Александр Торбин, суда типа POSTPANAMAX, равно как и PANAMAX, без ограничений сегодня может обрабатывать единственный порт Украины — "Южный". "Черноморск" и Одесса могут грузить "панамаксы" с некоторыми нюансами, зависящими от конкретного причала и терминала. Что касается портов Николаевского региона, здесь ограничения еще существенней — однозначно, обрабатываются лишь "хендисайзы", если не использовать догрузку на рейде", — подчеркнул директор компании. Между тем, ограничения терминалов по работе с морским



тоннажем — серьезный логистический вызов Украине в сегменте работы с зерном. "Сегодня на мировом рынке морских перевозок сложилась тенденция роста размерений балкеров, однако в Черноморском бассейне порты, к сожалению, слабо реагируют на эту динамику. В результате в портах Украины разница фрахта при перевозках зерна судами "панамакс" и "хендисайз", фактически, "съедает" всю прибыль от перевозок судами последнего типа. Так, если ставка фрахта в Китай для "панамакса" составляет около $30 за тонну, то для "хендисайза" — $50. Фактически, при использовании "хендисайзов" речь идет не о прибыли, а о выживании на рынке", — отметил руководитель "Трансшипа". В качестве выхода компания предложила активнее развивать рейдовую перевалку — сегмент, все еще недостаточно представленный в акваториях Украины. По мнению "Трансшипа", именно создание рейдовых зерновых терминалов может стать успешным вариантом для неглубоководных портов, работающих на рынке зерноперевалки. Со своей стороны, "Трансшип" идет по пути технического совершенствования работ, а с текущего года анонсирована новая комплексная услуга — организация трейдинга в дополнение к рейдовой перевалке зероногрузов. В партнерстве с компанией "Софткомодитис Трейдинг" компанией организована закупка зерна в неглубоководных портах и доставка его судами река—море к месту погрузки на рейде. "Мы считаем, что рейдовая перевалка сегодня выполняет роль некоего спасательного круга для грузовладельцев, работающих через порты Украины. Частичная погрузка в порту с дальнейшей дозагрузкой на рейде — это практически единственный способ портов остаться на рынке перевозок зерна на таких важных направлениях, как китайское, где используется большой тоннаж", — резюмировал А. Торбин.

По оценке "Трансшипа", зерновая логистика с применением рейдовой дозагрузки может кардинально поменять схему работы речных портов Украины. Компания рассматривает два перспективных направления — для Днепра и Дуная. В первом случае предусмотрен охват мелководных зернотерминалов (речных) с целью создания речного маршрута Киев—Херсон (с промежуточным включением речных портов Черкассы, Кременчуг, Днепродзержинск, Днепр, Запорожье, Никополь, Новая Каховка). Данная схема, фактически, позволит создать морской выход для основных зернопроизводящих регионов Украины. Напомним, подобный проект инициировала компания "НИБУЛОН", предложившая организацию балкерных перевозок зерна речным транспортом с последующей перевалкой в морских устьевых портах на крупнотоннажные суда. Несмотря на стагнацию проекта дноуглубления на Днепре, ключевого в данной схеме (как известно, компания в течение пятилетия не может добиться начала работ), развитие терминальных мощностей на Днепре силами "НИБУЛОНа" обещает перспективы данной схеме. Второй вариант, с использованием Дуная, подразумевает создание рейдовой дозагрузки в дельте, что поможет оживить работу простаивающего Усть-Дунайского морского порта. В эту схему "Трансшип" предлагает включить порты Рени, Измаил, Килию — по сути, весь портовый регион Украинского Дуная, ранее активно работавший с украинским экспортом и транзитом. Данный проект корреспондирует с ранее выдвигавшейся идеей контейнеризации зерновых грузов (украинского экспорта и молдавского транзита) с опорой на использование Измаильского и Ренийского морских портов. Эта схема предусматривает стафирование зерном контейнеров в украинских портах с последующей их перевозкой небольшими судами в направлении румынской Констанцы, далее — с перевалкой на большегрузные контейнеровозы. Преимуществом данной логистики являются гарантированное получение слота, жесткое расписание и гибкость погрузки, однако имеется и препятствие — некрупным клиентам, на которых ориентируется данный сервис, тяжело будет выдерживать его ценовой уровень, рассчитанный на дорогостоящие контейнерные грузы. Очевидно, предложение компании "Трансшип", также удорожающее логистику за счет дополнительной перевалки на рейде, потребует сходной ценовой оптимизации.

Все предлагаемые логистические проекты, при их очевидной перспективности, не в силах сдвинуть с места общую проблему повышения эффективности отечественной зерновой логистики в условиях незавершенности реформирования в портовой и транспортной сфере. Об этом напомнил генеральный директор Ассоциации "Портовое сообщество" Василий Зубков, комментируя открытые вопросы статуса собственности в зерновых портах. "Как можно говорить о повышении эффективности работы с зерном на терминале путем создания полной технологической цепочки (хранение, первичная обработка) в случаях, когда данный цикл обеспечивается различными собственниками? Если трейдер и терминал в одних руках, вопрос решается очевидно. Однако проблема открыта, если через терминал переваливается зерно стороннего собственника", — отметил спикер. Развивая тему, директор компании "Зерновая столица" Олег Гапанюк отметил, что данный вопрос актуален, поскольку в акваториях Украины имеются терминалы двух типов — "трейдерские" (обслуживают логистику собственника терминала) и "транзитные" (обслуживают сторонних клиентов). "Хотим мы или нет, раньше или позже возникнет вопрос повышения качества зерна, превращения зерна в продукт. Эти задачи каждый терминал будет решать по-своему либо с трейдером, либо с собственником зерновой партии", — отметил О. Гапанюк. Вынесение на повестку дня подобных вопросов означает, что бизнесу в сфере зерноперевалки следует готовиться к новым вызовам.

КАТКЕВИЧ Галина

Транспорт и инфраструктура Украины: итоги года

Министерство инфраструктуры Украины 15.12.2017 г. провело ежегодную пресс-конференцию министра инфраструктуры Владимира Омеляна и руководителей подведомственных структур по результатам работы в дорожной, авиационной, железнодорожной и портовой сферах в 2017 г.

Мы остановимся на ключевых позициях относительно результатов работы и планов транспортных ведомств на 2018 г.

АЭРОПОРТЫ

Генеральный директор ГП "**Международный аэропорт "Борисполь"** Павел Рябикин отметил: "За всю историю существования аэропорта обслужено 110 млн пассажиров, из которых 10% на протяжении 2017 г. В конце т.г. мы будем иметь около 10,5 млн пассажиров, воспользовавшихся услугами аэропорта "Борисполь".

Гендиректор "Борисполя" отметил, что рост пассажиропотока в аэропорту обусловлен несколькими факторами, в частности за счет чартерных и трансфертных перевозок. "Рост чартерного пассажиропотока обусловлен относительной стабильностью национальной валюты, а трансфертного — доказывает тот факт, что аэропорт "Борисполь" состоялся как международный хаб", — отметил П. Рябикин, добавив, что в 2017 г. в структуре пассажирских перевозок 30% составляют пассажиры, привлеченные с иностранных рынков. "Это десятки миллионов долларов дополнительных поступлений в предприятие",— говорит гендиректор аэропорта.

По его словам, по результатам января—сентября т.г. поступления аэропорта составили 3,12 млрд грн., а по результатам года аэропорт ожидает рекордную сумму поступлений в 4 млрд грн. "В результате аэропорт "Борисполь" стал одним из самых крупных предприятий-налогоплательщиков в стране: если в 2014 г. в бюджет было уплачено только 231 млн грн., то в т.г. аэропорт уплатит в бюджет в виде налогов и дивидендов более 2 млрд грн.".

П. Рябикин также отметил, что ежегодно аэропорт обеспечивает рост заработной платы на 30—35%. "В сравнении с 2014 г. мы подняли уровень заработной платы в 2 раза — до 12,2 тыс. грн. Но на сегодня мы остаемся недостаточно конкурентоспособными в сравнении с частными операторами, действующими на этом рынке. Мы имеем отток квалифицированных кадров в частные компании, и одним из наших приоритетов в 2018 г. станет дополнительное увеличение уровня заработной платы",— рассказал гендиректор аэропорта "Борисполь".

Он также уточнил, что увеличение пассажиропотока ожидается и в 2018 г. — до 13 млн пассажиров. Поэтому в ведомстве запланировали инвестиции в развитие инфраструктуры на протяжении следующих 5 лет в размере 10 млрд грн.

Руководитель **международного аэропорта "Львов" им. Данилы Галицкого** Татьяна Романовская сообщила, что в 2017 г. аэропорт преодолел порог в 1 млн пассажиров. "В т.г. мы сделали 50% прироста пассажирских перевозок — до 1,12 млн пассажиров. В этом году мы открыли 9 рейсов и привлекли две компании-лоукоста. Лоукост Wizz Air вернулся во Львов, открыты авиарейсы во Вроцлав и Берлин, а также лоукост Ernest Airlines, который выполняет рейсы в Милан, Венецию и Неаполь", — отметила Т. Романовская.

Кроме того, Т. Романовская сообщила, что авиакомпания Blue Air (Румыния) намерена открыть воздушное сообщение между Львовом и чешским городом Брно. Также авиакомпания Wizz Air анонсировала открытие 4 новых рейсов. В общем в т.г. количество рейсов из аэропорта увеличилось на 30%.

Относительно планов на будущее, Т. Романовская отметила, что аэропорт рассматривает два сценария развития: оптимистический и пессимистический. "Оптимистический сценарий предусматривает в 2018 г. прирост пассажиров на 50%, а пессимистический — на 10%", — заявила руководитель аэропорта "Львов" им. Данила Галицкого.

Т. Романовская вновь обратилась к властям с просьбой как можно скорее подписать соглашение о совместном авиапространстве с Европейским Союзом.

Кроме того, Т. Романовская надеется на поддержку государства в вопросе незаконченных объектов строительства в аэропорту.

ДОРОГИ

И.о. главы государственного агентства автомобильных дорог Украины (Укравтодор) Славомир Новак заявил, что 2017 г. стал первым годом капитального ремонта дорог Украины. "В т.г. мы дали хороший старт нашей отрасли. В т.г. мы отремонтировали наибольшее количество дорог за последние 5 лет — 2,1 тыс. км. Для сравнения: в 2014 г. было отремонтировано 102 км", — рассказал С. Новак.

Он отметил, что для Укравтодора важно не только количество отремонтированных километров дорог, но и разумное использование госсредств. Так, Укравтодор в 2017 г. провел тендеры на различные виды закупок на общую сумму 54 млрд грн. "Мы провели все закупки по ремонту дорог на платформе ProZorro", — подчеркнул С. Новак.

Он сообщил, что в целом в 2017 г. Укравтодор провел 2816 процедур закупок, а на сегодняшний день активны 122 процедуры на 13 млрд грн. Кроме того, он подчеркнул, что общая экономия на указанных тендерах, благодаря их проведению на электронной площадке ProZorro, составила 2,5 млрд грн.

С. Новак отметил, что в 2017 г. Укравтодор работал над такими участками дорог, как: Киев—Харьков—Должанский; Киев—Чоп; Киев—Знаменка; Киев—Одесса; Одесса—Рени; Львов—Тернополь; Житомир—Хмельницкий и др. "На всех дорогах соблюдаем маршрутный принцип и контролируем качество работ", — заявил С. Новак.

Руководитель Укравтодора также напомнил, что в т.г. начата программа повышения безопасности на дорогах. "Эта программа предусматривает строительство 500 кольцевых развязок, обустройство 1 тыс. наземных пешеходных переходов, 500 островков безопасности с современными дорожными знаками", — заявил С. Новак и поблагодарил правительство за уменьшение скорости в населенных пунктах с 60 км/час до 50 км/час.

В 2018 г. Укравтодор планирует начать имплементацию Дорожного фонда, внедрить децентрализацию дорог, продолжить ремонт Go Highway, открыть

конкурс на первую концессионную дорогу в Украине Львов—Краковец, продолжить ремонт дорог по маршрутному принципу по всей стране.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

И.о. председателя Правления ПАО "Укрзализныця" Евгений Кравцов заявил, что ж/д ведомство впервые за последние годы стало прибыльным. "Этот год мы планируем завершить с прибылью в 100 млн грн. и за год смогли уменьшить наш кредитный портфель на 5 млрд грн.", — сообщил Е. Кравцов.

Он также напомнил, что "Укрзализныця" завершила корпоратизацию, были выпущены акции ПАО. Также была запущена системная реформа корпоративного управления компании.



Также он напомнил, что в 2017 г. была создана Пассажирская компания, и в процессе — создание Грузовой компании.

Также, по словам Е. Кравцова, ж/д ведомство — наибольшая компания по строительству подвижного состава. В январе—ноябре т.г. "Укрзализныця" построила на собственных предприятиях чуть более 2,33 тыс. вагонов. "Мы — наибольшая компания по строительству подвижного состава. За 11 месяцев 2017 г. мы смогли построить 2,33 тыс. вагонов. Это больше, чем за последние 7 лет. В 2018 г. мы планируем построить на наших предприятиях еще 3,6 тыс. вагонов, а совместно с ЕБРР купить еще 3 тыс. вагонов. Мы — движущая сила украинского машиностроения не на словах, а на деле", — рассказал Е. Кравцов, напомнив, что в 2017 г. было отремонтировано в 2 раза больше локомотивов, чем в 2016 г.

А в 2018 г. "Укрзализныця" отремонтирует 237 локомотивов. Более того, руководитель "Укрзализныци" напомнил, что в 2018 г. планируется получить 30 новых локомотивов General Electric.

Вместе с тем, рассказал Е. Кравцов, "Укрзализныця" перешла на масштабное обновление пассажирского подвижного состава. "Мы обновляем пассажирский подвижной состав. Впервые за 7 лет мы купили 50 новых пассажирских вагонов, в 2018 г. планируем купить еще 60 вагонов. Вместе с модернизированными и капитально отремонтированными вагонами мы планируем, что за 2 года мы сможем обновить шестую часть подвижного состава ведомства. Это больше, чем было сделано в любой год за последние 15 лет", — рассказал Е. Кравцов.

В ведомстве также отметили, что за 11 месяцев 2017 г. "Укрзализныця" перевезла 84,4 млн пассажиров, тогда как в 2016 г. этот показатель составлял 79,6 млн пассажиров.

Он напомнил, что на сегодняшний день "Укрзализныця" объединяет 7 европейских государств с Украиной.

ПОРТЫ

И.о. руководителя Администрации морских портов Украины (АМПУ) Райвис Вецкаганс напомнил, что на балансе АМПУ находится 265 причалов протяженностью более 40 км. "Также мы управляем безопасностью мореплавания и судоходства на 17 каналах протяженностью 240 км",— рассказал Р. Вецкаганс.

По его словам, АМПУ закончит 2017 г. с прибылью в 3,4 млрд грн. "На конец 2017 г. мы обеспечим доход на уровне 8,1 млрд грн., прибыль — 3,4 млрд грн. По уровню чистой прибыли ГП "АМПУ" входит в 5 крупнейших компаний Украины. При этом в бюджет мы планируем в виде налогов и дивидендов уплатить 4,8 млрд грн., что составляет 56% от нашего общего дохода", — уточнил Р. Вецкаганс.

По его словам, на 2018 г. запланирована чистая прибыль на уровне 3,3 млрд грн.

Грузооборот морских портов Украины, сообщил руководитель АМПУ, в 2017 г. составит 133,06 млн т, что на 1% больше, чем в 2016 г. При этом в планах ведомства на 2018 г. переработать 136,5 млн т грузов.

Капитальные инвестиции АМПУ в 2017 г. составят 1,87 млрд грн., что почти в 3 раза больше, чем в 2016 г. "В 2018 г. планируем инвестировать в порты более 4 млрд грн. Основное направление — дноуглубление и реализация проектов капитального строительства и реконструкции в секторе гидротехнических сооружений", — отметил руководитель АМПУ.

Р. Вецкаганс добавил, что в 2018 г. АМПУ запланировала проведение дноуглубительных работ в украинских портах общим объемом 11,82 тыс. куб. м.

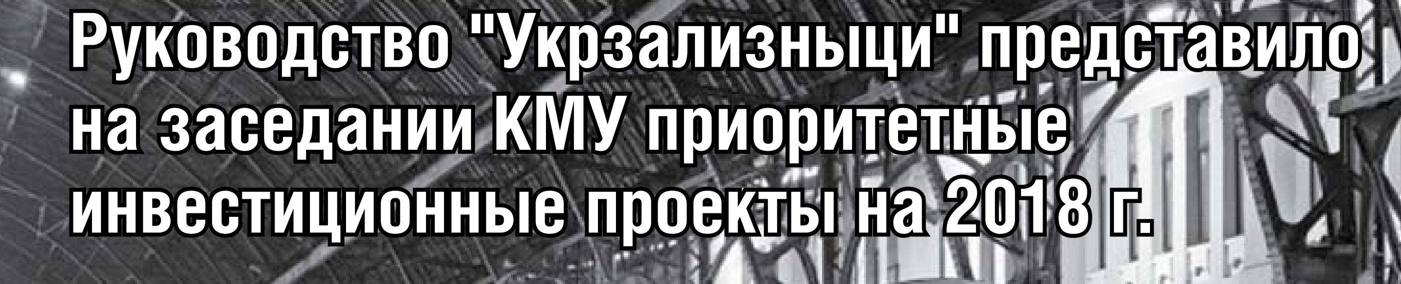
"Мы ожидаем, что в т.г. мы сможем осуществить дноуглубление в общем объеме более 7 млн куб. м. Флагман в этом направлении — порт "Южный". В 2018 г. мы планируем реализацию во всех портах Украины дноуглубительных проектов. И в целом это составит более 11 млн куб. м", — отметил Р. Вецкаганс, добавив, что в 2018 г. приоритетом станут порты Азовского региона и запланированы большие объемы работ в порту "Черноморск".

Кроме того, АМПУ планирует утвердить новую Методику расчета ставок портовых сборов и порядок их применения в первом полугодии 2018 г.

"Наши стратегические задачи на 2018 г.: первое — утверждение новой Методики портовых сборов и порядок их применения; второе — обновление Стратегии развития морских портов Украины до 2038 г.; третье — корпоратизация АМПУ и работа над законопроектом № 7385", — заявил Р. Вецкаганс.



Руководство "Укрзализныци" представило на заседании КМУ приоритетные инвестиционные проекты на 2018 г.





20.12.2017 г. на заседании КМУ и.о. председателя Правления ПАО "Укрзализныця" Е. Кравцов представил план приоритетных инвестиционных проектов общества на 2018 г. В частности, это электрификация ключевых направлений, увеличение пропускной способности железнодорожной инфраструктуры и обновление подвижного состава.

По словам Е. Кравцова, общая стоимость всех запланированных инвестиционных проектов составит 18 млрд грн. Преимущественно указанные средства компания намерена освоить в 2018—начале 2019 г.

"При выборе проектов и при оценке их приоритетности мы исходили, во-первых, из их важности и обеспечения логистики для украинской экономики, а во вторых — экономической окупаемости", — сказал глава "Укрзализныци".

Затрагивая тему обновления подвижного состава, Е. Кравцов отметил, что на финальной стадии находится подписание соглашения о стратегическом партнерстве с General Electric. "В следующем году планируется производство и закупка по процедуре непрямого финансового лизинга 30 новых тепловозов с уровнем локализации до 10% уже первого образца, что является беспрецедентным в мировой практике. Всего в стратегическом партнерстве с General Electric в 2019—2028 гг. планируется изготовить более 200 дизельных локомотивов с доведением локализации их производства в Украине до уровня 40%, что обеспечит новые рабочие места в Украине. Ежегодный экономический эффект составит 845 млн грн.", — сообщил руководитель ПАО "Укрзализныця".

Как отметил в ходе заседания министр инфраструктуры В. Омелян, ситуация с электровозами достаточно критическая. Через год, максимум полтора, "Укрзализныця" существенно ощутит нехватку электротяги, "и если до 2025 г. ничего не изменится, и будут такие же текущие ремонты, то согласно совместным подсчетам независимых аналитиков и "Укрзализныци", дефицит тяги составит около 400 электровозов".

Также, по словам Е. Кравцова, предполагается масштабное обновление полувагонов совместно с ЕБРР, чтобы защитить процесс закупки от блокирований. "В рамках реализации проекта планируется закупить около 7 тыс. вагонов в 2018 г.—в начале 2019 г., а также изготовить почти 3 тыс. вагонов на собственных мощностях", — заявил глава "Укрзализныци".

При этом он уточнил, что на данный момент весь рабочий парк полувагонов, находящихся в эксплуатации "Укрзализныци", составляет около 25 тыс. ед. И поступление в парк компании 10 тыс. новых полувагонов является беспрецедентным случаем для "Укрзализныци" за последние годы.

Затрагивая вопрос развития инфраструктуры, Е. Кравцов отметил: "Первым и самым приоритетным для нас является восстановление сообщения с восточными регионами страны. Это восстановление и увеличение объемов перевозок продукции горно-металлургического комплекса. На сегодняшний день из-за частичной оккупации Донецкого и Луганского региона часть сообщения с Мариуполем заблокирована, основные ходы не используются последние несколько лет", — подчеркнул Е. Кравцов.

Среди приоритетных инфраструктурных проектов и.о. председателя правления ПАО "Укрзализныця" назвал комплексную программу модернизации и развития направления Запорожье—Пологи—Камыш-

Заря—Волноваха—Мариуполь, которая рассчитана на три года (стоимость реализации программы — 780 млн грн.). На сегодня узким местом остается одноколейный участок Пологи—Камыш-Заря: в частности, пропускную способность ограничивают однопутные перегоны Камыш-Заря—Магедово и Магедово—Гусарка.

"Увеличение пропускной способности направления в 2017—2020 гг. позволит увеличить количество пар поездов на участке Камыш-Заря—Волноваха до 49 пар поездов в сутки (42 грузовых, 5 пассажирских и 2 пригородных пары поездов), что позволит обеспечить объемы перевозок предприятий ГМК. Ежегодный экономический эффект от реализации проекта составит 108 млн грн.", — сообщил Е. Кравцов.

Перелік пріоритетних проектів ПАТ «Укрзалізниця»

Оновлення рухомого складу	1	Оновлення тягового рухомого складу в партнерстві з «General Electric Company»
	2	Закупівля напіввагонів із залученням кредиту ЄБРР
Покращення пропускної спроможності інфраструктури та ефективності перевезень	3	Збільшення пропускної спроможності напрямку Запоріжжя – Комиш-Зоря – Волноваха – Маріуполь
	4	Електрифікація напрямку Долинська – Миколаїв – Колосівка за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій
	5	Електрифікація напрямку Потоки – Золотнишине
	6	Електрифікація напрямку Ковель – Ізов – Держкордон
	7	Реалізація Інвестиційної програми з постачання та розподілу електричної енергії

Загальна вартість запланованих проектів близько 18 млрд грн

Также он добавил: "Мы уже начали реализацию этого проекта по расширению инфраструктуры и есть четко намеченный план (работ — **ред.**), начиная с января 2018 г. Большую часть средств планируется использовать за счет собственных средств "Укрзализныци", а в дальнейшем возможно в случае необходимости частичное привлечение финансирования под госгарантии".

По данным "Укрзализныци", еще недавно через участок Камыш-Заря—Волноваха проходило до 10 грузовых составов в сутки, а сейчас этот показатель повышен по грузовым составам до 21 пары маршрутов.

Кроме того, к приоритетным проектам относится электрификация направлений Долинская—Николаев—Колосовка, Ковель—Владимир-Волынский—Изов—госграница и Потоки—Золотнишино.

Как отметил Е. Кравцов, реализация проекта электрификации направления Долинская—Николаев—Колосовка будет способствовать развитию зерновых перевозок.

"Необходимо обеспечить качественное и более эффективное сообщение с портами в направлении Николаева. На перевозках на дизельной тяге мы теряем в 5 раз больше, чем на электротяге. Финансирование проекта будет осуществляться за счет кредитных средств ЕБРР и ЕИБ, предоставленных под государственные гарантии. В случае ратификации в феврале—марте 2018 г. соответствующих соглашений и после проведения тендерных процедур по правилам банков в сентябре 2018 г. начнется реализация проекта", — сообщил Е. Кравцов.

В рамках проекта в т.ч. планируется построить вторые пути на направлениях Долинская—Николаев и Николаев—Колосовка эксплуатационной длиной 148 км и 105 км, соответственно.

Завершить работы планируется до 2021 г. Ежегодный экономический эффект составит 722 млн грн., а окупаемость проекта — 7 лет.

Еще один проект — электрификация участка Ковель—Владимир-Волынский—Изов—госграница длиной 94 км, которая будет осуществлена в 2018—2020 гг. По словам руководителя ПАО, реализация проекта будет способствовать обеспечению экспортных перевозок железорудного сырья на европейские рынки. При этом ежегодный экономический эффект только для "Укрзализныци" составит 187 млн грн.

Обеспечению перевозок железорудного сырья также будет способствовать электрификация участка Потоки—Золотнишино длиной 12 км. Как подчеркнул Е. Кравцов, это относительно небольшой проект, но важный, поскольку указанный участок является узким горлышком при экспорте украинской железной руды до морских портов. Работы по данному проекту планируется выполнить в феврале—октябре 2018 г. Предполагается, что он окупится в течение 5 лет, а ежегодный экономический эффект от реализации проекта составит 73 млн грн.

Среди прочего Е. Кравцов рассказал о планах реализации инвестиционной программы по снабжению и распределению электроэнергии. В частности, предусматриваются работы по развитию локальных электрических сетей, что необходимо для выполнения условий и правил лицензионной деятельности ПАО "Укрзализныця".

По сообщению пресс-службы "Укрзализныци", реализация инвестиционной программы по снабжению и распределению электроэнергии позволит продолжать поставки электрической энергии по регулируемому тарифу потребителям ПАО "Укрзализныця" и ее распределение локальными сетями.

В целом, по словам и.о. председателя Правления ПАО "Укрзализныця", по всем указанным проектам общий ежегодный экономический эффект будет составлять 2,4 млрд грн. "Если сравнить с другими источниками повышения эффективности "Укрзализныци", то это является беспрецедентной цифрой. В частности, от индексации тарифов в 2017 г. мы получили несколько миллиардов гривен, от проведения мер по дерегуляции планируем получить суммы примерно такие же… Указанные инвестиционные проекты гарантированно будут ежегодно добавлять несколько миллиардов гривен", — заявил Е. Кравцов.



СТРАТЕГИИ ЭКСПОРТА: ТРЕЙДИНГ И ЛОГИСТИКА

8-9 февраля 2018, Киев

В РАМКАХ КОНФЕРЕНЦИИ:

***8 февраля** – 10 актуальных тем для обсуждения.*

- *3 панельных дискуссии*
- *нетворкинг*

***9 февраля** - Торговый день.*

- *панель: Северная Африка , Ближний Восток*
- *панель: Азия*
- *практический семинар*

+38 (044) 248-02-67 ***+38 (067) 243-38-03***

event@proagro.com.ua

WWW.PROAGRO.COM.UA



"Окно в Европу": что ждет отрасль автомобильного транспорта

Текущая ситуация в мировой экономике характеризуется усилением процессов глобализации. Как следствие, на первый план мировой политики выходят проблемы поиска оптимальных решений упрощения торговых процедур, и как составляющая данной проблемы — поиск путей упрощения пересечения границ без ущерба национальной безопасности стран. В частности, в феврале т.г. вступило в силу т.н. "Балийское" Соглашение ВТО об упрощении процедур торговли (СУПТ), участницей которого является Украина. Участие в данном соглашении налагает на Украину целый рад обязанностей по имплементации европейских норм в данном направлении в национальное законодательство. Кроме этого, 1 сентября т.г. в полной мере вступило в силу Соглашение об ассоциации Украина—ЕС (СА), целая глава которого посвящена регулированию транспортной отрасли. О влиянии на деятельность украинских международных автомобильных перевозчиков участия Украины в данных соглашениях, дополнительных обязанностях и выгодах для национальных автоперевозчиков мы расспросили президента Союза автомобильного транспорта и логистики Украины Виталия Всеволодовича Липовского.



— Виталий Всеволодович, каково, по Вашему мнению, состояние украинского рынка международных автомобильных перевозок на текущий момент? Расскажите об основных существующих проблемах и возможных путях их решения.

— Основной и самой глобальной проблемой национальных международных автомобильных перевозчиков в настоящее время является обеспечение конкурентоспособности их услуг на евразийском пространстве. У этой проблемы есть несколько аспектов.

Первое — это обновление подвижного состава. Проблема актуальна и трудно разрешима для украинских автоперевозчиков. Несмотря на предоставленные СА таможенные преференции по снижению таможенных пошлин, ее разрешение требует достаточно серьезных финансовых ресурсов. Так, только тягач категории Евро-5/Евро-6 от европейского производителя, обладать которыми должен перевозчик, чтобы получить доступ на европейский рынок, по ценам завода (без учета прямых и косвенных налогов) стоит порядка EUR70—80 тыс. Но наличие тягача — это всего лишь обязательное, но не достаточное условие для обеспечения перевозки: необходим еще полуприцеп (тентовый, рефрижераторный, который значительно дороже, и т.п). А это еще плюс EUR40—60 тыс. и более.

Да, в соответствии с Соглашением об ассоциации Украина—ЕС таможенные пошлины снижаются, но



это снижение — процесс, растянутый во времени: снижение происходит поэтапно на протяжении 5—6 лет, а обновлять парк нужно уже сегодня. Да, у нас есть определенные преференции по импорту новых автомобилей, но заработать на этот новый автомобиль в современных условиях практически нереально.

Ставки фрахта на сегодняшний день таковы, что не позволяют аккумулировать достаточные средства для осуществления инвестиций. И изменить ставки в сторону повышения на текущем этапе не представляется возможным, потому что их размер диктуется рынком: увеличение транспортных расходов неминуемо влечет за собой повышение цены товара, а каждый товаропроизводитель либо дилер старается эту цену минимизировать, чтобы его товар был конкурентоспособен.

Второй момент — неравные условия ведения бизнеса для украинских и европейских автоперевозчиков. Давно известная истина в среде перевозчиков: автомобиль зарабатывает тогда, когда вращаются его колеса. То бишь, доходы автоперевозчика формируются за счет осуществления перевозки: чем быстрее она будет осуществлена, тем быстрее автомобиль может быть задействован в новом заказе и заработать дополнительные средства. Когда же автомобиль простаивает, перевозчик несет убытки. В этом плане наши перевозчики значительно проигрывают европейским. Так, для субъектов европейского рынка не существует таможенных границ на территории ЕС, что обеспечивает беспрерывность осуществляемых ими перевозок. Украинский же автоперевозчик вынужден нести значительные временные потери при пересечении границы, как при въезде в страны Евросоюза, так и при выезде.

Данная проблема многогранна. С одной стороны — это проблема материального плана. Около половины украинских погранпереходов, по данным ГФСУ, требуют реконструкции (в т.ч. увеличения количества полос для автотранспорта). С другой стороны — необходима компьютеризация и унификация контрольных процедур на границе, что значительно ускорило бы прохождение границы.

Украина уже имеет успешный опыт в данной сфере. Так, в портах Большой Одессы (Одесский МТП, МТП "Черноморск" и в МТП "Южном") реализован проект "единого окна", разработанный вначале группой экспертов и поддержанный специально созданной правительством Украины Межведомственной рабочей группой по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине, одним из членов которой я являюсь. Проект предоставляет возможность удаленного оформления различных контрольных и пограничных процедур для контейнеров и генеральных грузов, прибывающих в Украину морским транспортом еще до прихода судна в порт. Изначально, это была частная инициатива группы национальных экспертов и реализовывалась как локальное решение в Одесском порту. На начальном этапе мы сталкивались со значительным сопротивлением со стороны контролирующих органов (санитарных, фитосанитарных, ветеринарных. экологических и т.п. служб), но на сегодня эффективность данного проекта признана на государственном уровне, и есть понимание необходимости и желание распространить данный опыт на все погранпереходы — для авиационного, железнодорожного и конечно же автомобильного транспорта.

КМУ в ноябре т.г. утвердил решение о введении с 1 февраля обязательного использования на всех таможнях информационной системы "единого окна".

Обязательное его применение поставит в равные условия бизнес, обеспечит проведение государственного контроля не на "бумаге", а на самом деле. Вывод один — наша рабочая группа работала несколько лет совсем не напрасно.

Ведь в свое время, например, выдвигалось предложение перенести все контрольные процедуры для автомобильного транспорта в пункты пропуска, т.е. расположить на их территории представителей всех контролирующих служб. Это могло привести к полной остановке автомобильных перевозок через границу, т.е. и без того "узкое горлышко" пропуска могло быть просто закупорено. По нашему убеждению, все контрольные процедуры должны осуществляться внутри страны.

— *В своих выступлениях Вы неоднократно отмечали необходимость присоединения Украины к Конвенции об общей транзитной процедуре стран ЕС для облегчения пересечения границ стран ЕС. Почему?*

— Действительно, в Европе уже давно действует Конвенция об общей транзитной процедуре, которая, в частности, стоит одним из основных пунктов во всех наших планах имплементации Соглашения об ассоциации Украина—ЕС. Данную Конвенцию мы продвигаем уже много лет, но только буквально в последний год работа в этом направлении активизировалась на государственном уровне. К сожалению, мы уже запаздываем по некоторым пунктам, но дело реально сдвинулось с места.

Данная Конвенция предусматривает возможность присоединения к ней третьих стран, не являющихся членами ЕС. Так в свое время, еще до вступления в Евросоюз поступили Польша, Венгрия, Словакия и Чехия.

В случае присоединения к ней Украины, национальные субъекты ВЭД получат возможность оформления одного таможенного документа, содержащего весь массив необходимой информации для контролирующих органов, который будет сопровождать товар и перевозящее его транспортное средство от момента помещения под таможенный контроль внутри Украины до момента выпуска товара в свободное обращение в любой стране ЕС. Причем, этот документ оформляется и работает в электронном виде. И тогда, на границе, таможенник просто анализирует этот документ



и не тратит время на его оформление, он признается коллегами стран ЕС. После пересечения границы Евросоюза — никаких контрольных процедур.

— В чем сложности присоединения Украины к данной Конвенции?

— Основная сложность носит чисто технический характер. На практике данная Конвенция реализуется посредством электронной компьютерной системы NCTS (Новая компьютерная транзитная система). Все таможенные декларации (экспортные, импортные, транзитные, временный ввоз или вывоз и т.д.) формируются в данной системе в электронном виде.

Если украинский субъект ВЭД сформировал такую декларацию через украинскую таможню, она становится доступной таможенным чиновникам любой из стран ЕС. Но для получения такой возможности необходима разработка интерфейса, который позволял бы интегрировать данные из электронной системы украинской таможни в систему NCTS.

— А как с данной системой работают украинские автоперевозчики, ведь внесение данных о внешнеторговой сделке в данную систему в ЕС является обязательным?

— Члены нашего Союза уже работают в данной системе около 15 лет, но мы вынуждены пользоваться услугами посредника — крупной швейцарской компании. В настоящее время документ Т1 в системе NCTS оформляется непосредственно нашим сотрудником еще до того, как автомобиль прибудет на границу ЕС, но его видит любой таможенник страны ЕС. Кстати, мы также работаем с отдельными странами Таможенного союза, например с Беларусью

К сожалению, многие украинские перевозчики продолжают оформлять эти документы по-старинке, прямо на границе страны ЕС или ТС, а это также затраты времени (оформление документа, внесение данных в систему, регистрация, получение номера документа и т.п.) и соответственно простой автомобиля и увеличение очереди в самом пункте пропуска.

Более того, система NCTS позволяет отслеживать движение товара самому субъекту ВЭД на любом из этапов: машина находится в движении, машина пересекла границу, машина продолжила движение, машина прибыла, проведены таможенные процедуры, товар выпущен в свободное обращение и т.п. Эти функции на данный момент не реализованы в украинской системе. Еще одно из обязательных условий Конвенции, предъявляемых к Украине, — прямой доступ уполномоченных на то представителей субъектов ВЭД к данным системы, чего нет в действующем таможенном законодательстве Украины.

И в этой связи возникает вопрос о реализации следующего обязательного условия, предусмотренного как Соглашением об ассоциации с ЕС, так и Соглашением об упрощении процедур торговли, — введение института уполномоченного экономического оператора (УЭО).

— И это уже проблема не технического характера?

— Да, это проблема политическая. Над данной проблемой мы бьемся уже несколько лет, но пока что без существенных результатов. Дело в том, что статус УЭО предоставляет крупному импортеру либо экспортеру ряд привилегий, облегчающих ведение внешнеэкономической деятельности. В частности, он может сам выступать гарантом законности и безопасности осуществляемых им таможенных операций, не прибегая к услугам финансовых посредников (страховщиков, профильных общественных организаций и т.п.).

Более того, УЭО имеет возможность оформлять собственные внешнеэкономические операции без участия таможни: ответственность за допущенные нарушения может наступить по результатам таможенного постаудита. Но смысл статуса УЭО состоит в признании добросовестности субъекта, которому данный статус предоставляется.





— А успехи на пути имплементации положений данной Конвенции уже имеются?

— Конечно же. Я вхожу в состав наблюдательного совета при ГФСУ по имплементации данной Конвенции и хочу отметить, что нами проделана уже достаточно большая работа. Уже приведена в соответствие с требованиями Конвенции часть документов. В частности, бланк, на котором делаются все таможенные декларации, приведен в соответствие с европейским единым административным документом ЕС. Проводится работа по совершенствованию единой электронной системы таможенных органов Украины в соответствии с европейскими стандартами. В общем, работа идет и достаточно активно.

— Насколько известно, имплементация Соглашения об ассоциации предполагает еще ряд нововведений для автомобильной отрасли Украины?

— Да, это так. Но, по моему мнению, такая имплементация должна осуществляться взвешенно и обдуманно. Нельзя просто взять кальку европейских правовых норм и просто внедрить их требования в национальное законодательство. В том же ЕС все принятые директивы до момента внедрения проходили многолетнюю апробацию, подвергались корректировке. И даже после их принятия предусматривался переходный период по наиболее проблемным вопросам.

У нас же пытаются внедрить европейские директивы в максимально сжатые сроки. В качестве примера, показателен вопрос с обучением водителей-международников. Так, внедрить систему такого обучения за полгода, как предлагается, мягко говоря нереально. Да, я полностью поддерживаю необходимость такого профессионального обучения, сертификации водителей. Но! Вопрос же не только в том, чтобы обязать водителей получать определенный объем знаний для подтверждения квалификации, он гораздо шире. В частности, возникает проблема: кто будет проводить такое обучение? Откуда возьмется штат профессиональных тренеров, которые будут осуществлять подготовку водителей? По каким программам будет проводиться обучение? И т.д. и т.п. На все это нужно время, а наша бюрократическая машина все-таки достаточно инертна. И ситуация чревата тем, что через полгода имеющийся штат водителей не будет допущен к перевозкам, что повлечет за собой потерю заработка не только самого водителя и его семьи, но и его работодателя, и, в конечном счете, потери бюджета.

Мне кажется, что имплементация должна осуществляться последовательно, шаг за шагом.

— При подписании Соглашения об ассоциации с ЕС достаточно часто с обеих сторон Соглашения стали звучать заверения о либерализации доступа на европейский рынок украинских субъектов бизнеса. Насколько либерализация отразилась на украинских международных автоперевозчиках?

— На самом деле проблема доступа украинских автоперевозчиков на рынки ЕС является сложной, а политика либерализации, проводимая в ЕС, по сути, декларативна, поскольку страны Европы защищают свои рынки вразрез заявлениям о либерализации условий торговли и не идут на облегчение доступа наших автоперевозчиков на свои рынки. Более того, в рамках Евросоюза либерализация международных автомобильных перевозок никоим образом не централизована. Т.е. когда стоит вопрос допуска на территорию какой-либо из стран ЕС иностранных автоперевозчиков, каждая из стран ЕС самостоятельно определяет условия такого допуска и количество выдаваемых разрешений путем заключения двусторонних соглашений, например, между Украиной и Польшей, Украиной и Бельгией и т.п. И сделать это каким-либо образом через центральные органы ЕС невозможно, это — национальный вопрос. У Украины, кстати, ни с одной страной ЕС не действует безразрешительная система. Со всеми странами мы обмениваемся бланками разрешений. И, как правило, каждая из договаривающихся сторон пытается защитить национальные интересы, и количество этих разрешений жестко квотируется.

— Насколько остро сегодня стоит проблема дефицита разрешений?

— Эта проблема тоже неоднозначна. Так, как я уже говорил, между странами существуют соглашения об осуществлении перевозок. И некоторые конкретные моменты мы можем варьировать в рамках этих соглашений, в частности обсудить виды и количество (транзитные, двусторонние, универсальные) обмениваемых разрешений, можем отказаться от какого-либо вида разрешений, обсудить вопросы замены одного вида разрешений на другой и т.п. Для решения этих вопросов проводятся заседания межправительственных комиссий в одной из двух стран договаривающихся сторон, которая является площадкой для ведения переговоров и достижения консенсуса.

Ранее существовала практика привлечения к данным переговорам в качестве экспертов представителей профильных общественных организаций (АсМАП, наш Союз и т.п.). В настоящее же время данная практика не поддерживается. В министерстве ссылаются на то, что это требование другой стороны переговоров. Но лично у меня это утверждение вызывает сомнение. В результате мы имеем неэффективное распределение контингента выделенных Украине разрешений по их типам. В этом плане показателен пример с белорусскими разрешениями. На текущий год мы имели транзитных разрешений Беларуси 21,5 тыс. шт. за год и 9 тыс. из них (около 40%) перевозчики-международники "слезно" просили поменять на двусторонние, так как сложившаяся ситуация показала, что мы не нуждается в таком количестве транзита через Беларусь. В то же время за последний год значительно увеличились объемы двусторонней торговли между нашими странами. Поэтому возникла необходимость обмена транзитных разрешений на другой тип — двусторонние. Но на 2018 г. Украина выставля-

ет Беларуси заявку почти на 20 тыс. транзитных разрешений. Это нонсенс!

Но, следует отметить, что Министерство инфраструктуры все-таки прислушалось к мнению перевозчиков, и в ходе недавних переговоров между министрами транспортных ведомств наших стран была достигнута устная договоренность о том, что распределение выделенного контингента белорусских разрешений по видам будет обсуждено в ходе будущих переговоров.

Проблема в том, что в настоящее время министерство составляет прогноз необходимых разрешений, исходя из анализа использования разрешений за предыдущий год. Но конъюнктура рынка достаточно быстро меняется, и такой подход не всегда себя оправдывает. Так, у нас всегда существовал дефицит разрешений Казахстана, они заканчивались уже в сентябре. На сегодня же, в связи со сложившейся политической ситуацией у нас их осталось более 3 тыс. В то же время, с августа месяца мы испытывали острый дефицит румынских разрешений. При этом Румыния для нас важна. Это транзит на Болгарию, Грецию, Турцию. И до настоящего времени данный вопрос не решен до конца — была выделена небольшая дополнительная квота (1,5 тыс. разрешений), которая покрывает нужды перевозчиков на 20 дней, максимум месяц. В результате — заторы на пунктах выдачи разрешений, торговля остановлена, экономика несет потери.

Такая ситуация также отрицательно влияет на конкурентоспособность наших перевозчиков — они не могут осуществлять сотрудничество и планировать свою работу на долгосрочной основе, так как нет уверенности в том, что у них в будущем будет возможность осуществить ту или иную перевозку. Разрешения просто могут закончиться.

Поэтому, в моем понимании, необходимо вернуться к практике привлечения профильных экспертов к работе межправительственных комиссий хотя бы для того, чтобы избегать ситуаций, в которых мы сами себе создаем сложности, которые затем пытаемся героически преодолевать. Хотя, не всегда это удается — получить дополнительную квоту разрешений достаточно сложно. А министерству нужно работать в данном направлении на перспективу, а не по факту уже свершившегося отсутствия разрешений.

Более того, сейчас министерство отчитывается по количеству полученных разрешений, в том числе и относительно выделенных дополнительных квот. Меня же как перевозчика интересует не столько количество, сколько разбивка данного количества по странам и видам разрешений. Ибо есть у нас страны, контингент разрешений по которым нас полностью удовлетворяет и даже перекрывает потребность.

— *Что, по Вашему мнению, поможет решить данную проблему?*

— Я считаю, что значительно облегчила бы ситуацию компьютеризация учета использования разовых разрешений. Об этом мы ведем речь с профильными ведомствами уже на протяжении 10 лет. Мало того, лет 6 назад наши компьютерщики разработали техническое задание такой системы учета, которое мы передали в Департамент автотранспорта тогдашнего Министерства транспорта и связи. Но дело так и не сдвинулось с мертвой точки. Но сегодня мы вернулись к исходной точке — месяц назад уже нынешним Министерством инфраструктуры и Укртрансбезопасностью было опубликовано техническое задание на разработку компьютерной системы. Но лично у меня возникли серьезные вопросы по предлагаемой системе. И главная претензия к ней — ее определенная закрытость. Т.е. предполагается, что каждый перевозчик будет иметь личный кабинет, в котором ему будет доступна статистика по использованию своих разрешений.

Но перевозчикам интересно другое — сколько разрешений более 60 дней находится на руках других перевозчиков, т.е. кто те "герои", которые создают искусственный дефицит разрешений? В текущем году такая ситуация сложилась с польскими разрешениями: сегодня, когда их просто нет в наличии, по данным сайта Укртрансбезопасности, на руках у других перевозчиков оставалось более 7 тыс. неиспользованных польских разрешений! Что-то здесь не так — либо данные не правдивы, либо контроль использования разрешений не ведется. При открытости данных такой ситуации можно было бы с легкостью избежать.

Второй момент — необходимо интегрировать систему учета разрешений с базой данных Государственной фискальной службы, чтобы при пересечении границы автомобилем информация об использовании перевозчиком разрешения оперативно отражалась в соответствующей статистике. И такая статистика должна быть доступна всем пользователям системы, причем не общая цифра, а по каждому из нарушителей.

Эти моменты могли бы в значительной степени сократить проблему дефицита разрешений и проблему недобросовестной конкуренции в среде перевозчиков-международников. Такие "дельцы", создавая искусственный дефицит разрешений, "убивают сразу двух зайцев": препятствуют деятельности конкурентов и на этом фоне поднимают ставки фрахта.

— *В завершение нашей беседы и в канун наступающего праздника, что бы Вы хотели пожелать коллегам и Украине?*

— Я с удовольствием хочу поздравить всех перевозчиков и водителей, их семьи с наступающим Новым годом, и пожелать, чтобы дороги наши стали лучше, чтобы за рулем им было легче работать, чтобы они меньше простаивали на пограничных переходах и пунктах выдачи разрешений, чтобы их заработки позволяли достойно содержать семьи, а еще счастья, здоровья и душевного комфорта!

Беседовала ЗИНЧЕНКО Ольга



АВТОДОРЭКСПО®



16-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МАШИН И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И МОСТОВ

7–9 ноября 2018

В программе выставки:
Международная конференция по вопросам новейших технологий строительства, эксплуатации и проектирования автомобильных дорог и мостов



Организаторы:
Государственное агентство автодорог Украины «УКРАВТОДОР»
АККО Интернешнл
+38 (044) 456 38 04



Место проведения:
Украина, Киев
пр-т Победы, 40-Б
ВЦ «АККО Интернешнл»



www.avtodorexpo.ua

Информационная поддержка:











На украинский рынок выходит новая национальная лоукост-авиакомпания

Национальная бюджетная авиакомпания SkyUp начнет полеты в апреле 2018 г. Об этом стало известно 14.12.2017 г. во время пресс-конференции, посвященной созданию украинского лоукоста.

Участие в пресс-конференции в т.ч. приняли министр инфраструктуры Владимир Омелян, гендиректор авиакомпании SkyUp Евгений Хайнацкий, совладелец SkyUp Юрий Альба, заместитель генерального директора по летной эксплуатации SkyUp Сергей Мосюндзь, а также руководитель департамента экипажей пассажирской кабины SkyUp Виктория Мазгун.





Как отметил министр, в последние 2 года в стране наблюдается существенный рост авиаперевозок — до 30% в год, в т.ч. увеличивается количество рейсов в/из Украины, которые осуществляют лоукост-перевозчики.

"Если в 2016 г. лоукост-компании осуществляли полеты по 18 воздушным линиям, то в 2017 г. по лоукост-системе уже обслуживается около 38 воздушных линий. Украинцы хотят летать и мы должны дать им такую возможность", — подчеркнул министр.

"Сегодня я рад объявить о создании нового украинского перевозчика SkyUp, который будет выполнять как внутренние рейсы, работая по модели лоукост, так и работать по международным направлениям. Это непростой путь, но мы его преодолеваем", — отметил он. Также министр добавил: "Мы хотим активизировать внутренние авиаперевозки, начать модернизацию региональных аэропортов — "Одесса", "Черновцы", "Винница". Уже выделено 800 млн грн. на реконструкцию ВПП. Я верю, что это позволит расширить региональные полеты и в т.ч. привлечь в них лоукосты… Мы работаем над полной либерализацией рынка… И я искренне хочу, чтобы новосозданный SkyUp расширил конкуренцию на рынке внутренних и бюджетных перевозок".



ОБ АВИАКОМПАНИИ SKYUP

Как было озвучено в ходе пресс-конференции, SkyUp — компания со 100% украинским частным капиталом. Примечательно, что еще несколько месяцев назад В. Омелян анонсировал появление национальной низкобюджетной авиакомпании с иностранным капиталом, в которой 51% акций будет принадлежать Украине. В этой связи министр особо подчеркнул, что с момента, когда Мининфрастуктуры возглавил Андрей Пивоварский, и по настоящее время "министерство всегда выступало за приватизацию, а также за то, чтобы государственных компаний было как можно меньше".

"Именно поэтому я искренне рад, что SkyUp является 100% частным капиталом — ни одной государственной гривни там нет, — подчеркнул министр. — А национальной авиакомпания называется потому, что она украинская".

Как уточнил Ю. Альба, единственным акционером-учредителем компании SkyUp является ООО "ACS-Украина", совладельцем которого он является.

Примечание. *По информации СМИ, вторым учредителем-совладельцем ООО "ACS-Украина" является Татьяна Альба.*

Юрию и Татьяне Альба также принадлежит туроператор JoinUp!

Поясняя заинтересованность министерства в создании новой авиакомпании, и свою личную, министр отметил, что всегда ратовал за развитие конкуренции. Кроме того, появление нового авиапредприятия — это создание новых рабочих мест. В частности, как сообщили в авиакомпании, в 2018 г. благодаря SkyUp будет создано 200 рабочих мест.

"Государству нужно каждое рабочее место и мы всячески готовы содействовать всем авиакомпаниям, которые создаются в Украине, которые развивают рынок... Это, в конце концов, увеличивает поступления в госбюджет… Государство просто оказывает содействие, однако одинаково всем… Мы убеждаем авиакомпании, что нужно инвестировать, развивать рынок, создаем новые возможности, потому что это выгодно для государства — чем выше конкуренция, тем лучше продукт для граждан Украины", — отметил он.

По словам министра, никаких дотаций новой авиакомпании со стороны государства не будет: "Никаких дотаций… Должны быть равные условия для всех авиакомпаний на рынке Украины. Чтобы они чувствовали защищенность своих инвестиций и недискриминационность. Этого достаточно". Также он добавил: "В настоящее время рынок очень динамичный. 2016 г. был первым годом, когда не хватало самолетов и когда спрос на авиаперелеты был выше предложения. Поэтому мы рады приветствовать SkyUp… и мы будем рады содействовать другим перевозчикам, которые обдумывают создание дочерних компаний в Украине или новых авиакомпаний, однако это не должно быть в формате дотаций".

ОБ ИНВЕСТИЦИЯХ И ОКУПАЕМОСТИ ПРОЕКТА

Об объеме инвестиций в проект Ю. Альба предпочел не говорить, назвав этот вопрос "достаточно пикантным". "Никто вам не даст ответ на вопрос, какие объемы инвестиций были привлечены, откуда и каким образом. Единственное, что я могу сказать, что на сегодняшний день… мы полностью справляемся с этой нагрузкой и… кредитными средствами, которые мы привлекаем для создания нашего проекта. Он будет работать уверенно и начнет работать вовремя", — отметил учредитель компании.



Отвечая на вопрос, как быстро проект выйдет на уровень окупаемости, представители компании отметили, что "компания окупится сразу". "SkyUp будет предоставлять все виды авиауслуг, характерные для перевозчиков, — и чартерные, и регулярные перевозки, а возможно и грузовые… Чартерные перевозки априори не могут выполняться в убыток компании… За счет



того, что весомая часть перелетов в начале деятельности все же будет чартерная, то она будет предусматривать 100% прибыльность. …Т.е. компания окупится сразу — она сразу будет создаваться с моделью окупаемости с первого дня", — сообщил Е. Хайнацкий.

ПЛАНЫ ПОЛЕТОВ

В планах авиакомпании на первый год работы — выполнение международных чартерных перевозок "на все известные и популярные курорты", а также открытие регулярных украинских и международных направлений. Чартерные перевозки в 2018 г. будут осуществляться из Киева, Харькова, Львова, Одессы и других городов Украины по 16 направлениям — Анталия, Бодрум, Даламан, Шарм-эль-Шейх, Хургада, Тиват, Барселона, Пальма-де-Майорка, Тенерифе, Аликанте, Тирана, Римини, Бургас, Варна, Ларнака, Дубай.

Внутренние украинские регулярные рейсы начнутся в конце мая—начале июня. На первом этапе рейсы планируется осуществлять по направлениям: Киев—Одесса, Харьков—Одесса, Львов—Одесса. Как уточнил Е. Хайнацкий, "частота полетов будет не меньше трех в неделю. С 2019 г. на ряде маршрутов частота будет расширяться по мере роста парка самолетов".

"Международные регулярные рейсы в 2018 г. планируются по таким направлениям, как Киев—Барселона, Киев—Дубай, Киев—Ларнака, а также по другим маршрутам, которые также будут расширяться вместе с ростом парка самолетов авиакомпании SkyUp", — отметили в авиакомпании. Говоря о том, в каком киевском аэропорту авиакомпания будет оперировать, руководитель SkyUp отметил, что на данный момент у перевозчика уже подписаны договоры с аэропортами "Киев" (Жуляны) и "Борисполь" — SkyUp будет выполнять полеты сразу из двух столичных аэропортов.

"В зависимости от направлений полетов мы будем разделять потоки — некоторые направления будут выполняться из "Борисполя", а некоторые из Жулян", — отметил он.

В целом авиакомпания ведет переговоры со всеми аэропортами Украины. Отвечая на вопрос "Транспорта", с какими небольшими региональными аэропортами SkyUp планирует сотрудничать, Е. Хайнацкий уточнил: "Если говорить о чартерных рейсах, то нас интересуют все аэропорты Украины, где могут принимать Boeing 737-800. К сожалению не все аэропорты еще модернизированы, и не все полосы готовы для принятия этого самолета". В то же время Е. Хайнацкий отметил, что в настоящее время уже готова полоса в Николаевском аэропорту, который готовится к проведению сертификации. Одновременно он напомнил, что 3 аэропорта — "Одесса", "Черновцы", "Винница" — уже провели подготовительные работы для реконструкции полос, соответственно, эти города будут в числе первых, куда могут быть начаты полеты. Кроме того, Е. Хайнацкий не исключил, что компания будет выполнять чартерные полеты в Кривой Рог.

Отвечая на вопрос, где будут базироваться самолеты авиакомпании, Е. Хайнацкий ответил: "Основная база у нас будет в Киеве. Но и в Харькове, и в Одессе самолеты будут стоять… У нас нет жесткого базирования самолетов в регионах".



О ФЛОТЕ АВИАКОМПАНИИ

В настоящее время флот авиакомпании состоит из среднемагистральных судов типа Boeing 737-800 NG (Next Generation) емкостью 189 мест, 2001, 2002 и 2011 годов выпуска. Как отмечают в компании, этот тип самолетов является наиболее востребованным среди лоукост-перевозчиков во всем мире. В 2018 г. флот авиакомпании будет состоять из 4 самолетов. При этом динамика развития SkyUp предусматривает расширение флота на 2—3 судна в год на базе бортов Boeing 737-800 и Boeing 737MAX (новое семейство самолетов, которое придет на смену Boeing 737 NG).

"Эти самолеты (Boeing 737-800 и Boeing 737MAX — **ред.**) только в т.г. начали выпускаться, и у нас есть желание привлечь их в работу через 2—3 года", — отметил Е. Хайнацкий.

Только за неполный 2018 г. авиакомпания планирует перевезти около 650 тыс. чел. В 2019 г. планируется увеличение флота авиакомпании до 6 бортов, в 2020 г. — до 8, в 2021 г. — до 10, в 2022 г. — до 12 самолетов.

По словам Е. Хайнацкого, все самолеты, которые будут поступать во флот авиакомпании, — это операционный "сухой" лизинг. "Все экипажи наши", — отметил он.

Самолеты отечественного производства авиакомпания использовать не планирует.

О СТОИМОСТИ УСЛУГ

Стоимость всех регулярных перевозок будет формироваться по лоукост-модели без багажа и выбранных услуг. Цена билета будет зависеть от направления выбранного путешествия и от времени приобретения билетов. Например, билет на рейс Киев—Одесса будет стоить от 499 грн. в одну сторону. Также будут дополнительные услуги, в т.ч. плата за перевозку багажа, выбор мест в салоне, приоритетная посадка,



прохождение и регистрация на рейс, питание на международных рейсах.

Отдельные правила перевозок будут на чартерных и регулярных рейсах.

О СОТРУДНИЧЕСТВЕ С АВИАКОМПАНИЯМИ И ТУРОПЕРАТОРАМИ

В компании отмечают, что SkyUp открыта для сотрудничества не только с Join UP! "Мы открыты не только к работе с одним туроператором. Очень многие СМИ связывают открытие SkyUp с тем, что Join UP! открыл для себя авиакомпанию. Я хочу сказать, что это не так. Мы открыты для всех. Join UP! является нашим стратегическим партнером и нашим заказчиком, но у нас должны быть и другие заказчики и мы открыты для сотрудничества", — отметил Ю. Альба.

Кроме того, в SkyUp не против сотрудничества другими авиакомпаниями, в т.ч. с "МАУ". "Конечно конкуренция будет, но нам бы хотелось, чтобы она была честной, прозрачной, а также чтобы конкуренты были еще и коллегами, партнерами и находили бы какие-то общие интересы для выполнения своих программ… В т.ч. если так сложится, а я уверен, что так и будет, мы будем выполнять с "МАУ" какие-то совместные рейсы, подвозы и т.д. Я уверен что это произойдет", — сказал Е. Хайнацкий, отвечая на вопрос журналистов.



КОГДА БУДУТ ОФОРМЛЕНЫ ЗАЯВКИ НА НАЗНАЧЕНИЯ НА РЕЙСЫ

Говоря о том, когда авиакомпания намерена заняться получением назначений на регулярные рейсы, гендиректор SkyUp отметил: "Сейчас проходим сертификацию в Госавиаслужбе Украины. В марте, когда мы ожидаем получить сертификат эксплуатанта, мы подадим заявки (на направления — **ред.**) и будем принимать участие в конкурсе… Регулярные рейсы мы будем развивать постепенно в зависимости от количества самолетов, которые будут нам поступать".

Что касается чартерных перевозок, то их, по словам Е. Хайнацкого, организовать можно "хоть сегодня на завтра". "Нужно лишь согласовать все детали с аэропортами вылета/прилета и можем лететь", — сказал он.

По мнению Е. Хайнацкого, на данный момент планы авиакомпании уже ничто сорвать не может. "Мы сейчас проходим сертификацию в Госавиаслужбе. Мы не переживаем за это, потому что у нас действительно квалифицированные кадры с очень большим опытом, все профессионалы.

Я не вижу оснований для того, чтобы мы не смогли начать выполнять рейсы в апреле". В целом продажа билетов на регулярные рейсы авиакомпании начнется в марте—апреле 2018 г.

"Продажа билетов будет проводиться как через собственный сайт, так и через агентскую сеть Украины — это будет удобно как для пассажиров, которые смогут приобрести билет в любом месте Украины, так и для турагентств, которые смогут получить дополнительный продукт для собственной продажи, — сообщил гендиректор авивакомпании.

Также он добавил: "Т.к. мы только проходим стадию сертификации, все договоры на летний период IATA, с которого мы начинаем полеты, будут подписываться с агентами уже весной, когда пройдем сертификацию".

О МОДЕЛИ SKYUP

Как сообщил "Транспорту" гендиректор авиакомпании Е. Хайнацкий, на данный момент авиакомпаний, имеющих такую же модель, как у SkyUp, в Украине нет.

"А вообще в мире авиакомпаний с такой моделью, конечно же, много, — отметил он. — Есть например, европейская авиакомпания SmartLynx, которая выполняет и собственные рейсы, и чартерные рейсы по заказам туроператоров. Она предоставляет самолеты в "мокрый" лизинг (с экипажем — **ред.**). Т.е. это многопрофильная и многоуровневая компания… Кроме того, есть такие перевозчики в Канаде, в США".

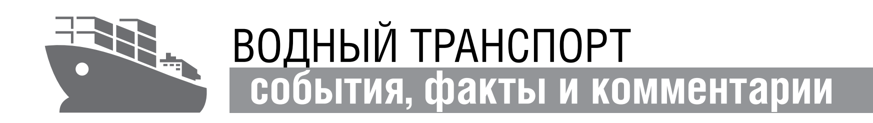
Также Е. Хайнацкий добавил: "Мы делаем такие вещи, которые позволят быть не обычным лоукостом и быть не классическим перевозчиком. Мы пробуем эту модель, мы к ней давно готовились".

Примечание. *Штаб-квартира SmartLynx находится в Риге. Предприятие имеет латвийские и эстонские сертификаты воздушного оператора. SmartLynx Airlines специализируется на полном обслуживании ACMI (aircraft—crew—maintenance—insurance — самолет—экипаж—обслуживание—страхование). Согласно информации на сайте компании, SmartLynx Airlines является ведущим поставщиком ACMI в ЕС на самолетах Airbus A320. Авиакомпания также обеспечивает полный чартерный режим для своих внутренних рынков в Латвии и Эстонии, преимущественно на рынке досуга.*

Кроме того, SmartLynx выполняет подготовку летного экипажа. В частности, SmartLynx ATO — ведущая сертифицированная авиакомпания по подготовке пилотов авиакомпании в странах Балтии для самолетов Airbus A320.

В 2017 г. флот авиакомпании SmartLynx состоит из 13 самолетов Airbus A320 и 1 самолета Airbus 321, который обеспечивает полеты в Европе, Азии и Африке. В целом количество пассажиров, перевозимых SmartLynx, растет с каждым годом — в 2015 г. оно достигло 1,6 млн, а в 2016 г. — 1,9 млн. Точность полета SmartLynx (On Time Performance) постоянно улучшается — летом 2016 г. этот показатель достиг 89% для всех чартерных рейсов. В 2016 г. оборот компании увеличился на 18%, достигнув EUR108,4 млн.

КОРНИЛОВА Татьяна



От Азовского моря до Дуная



Для морской отрасли Украины 2017 г. был насыщен различными событиями. Как положительный фактор можно рассматривать приход в начале года в ГП "АМПУ" новой руководящей команды во главе с Райвисом Вецкагансом, проработавшим последние 15 лет на предприятиях морской отрасли — что уже не может не радовать. Есть надежда, что начатые в этом году дноуглубительные работы в портах продолжатся и в следующем году. Это же касается и подготовки ряда нормативно-законодательных изменений, необходимых для эффективной реализации стратегических задач отрасли в целом, и подготовки к аудиту IMO. В то же время в течение года было очень много отрицательных факторов в работе портовой отрасли. Сюда можно отнести и чехарду со сменой руководства в филиалах АМПУ и в государственных стивидорных компаниях. В настоящее время в украинских портах очень много руководителей "и.о.". На сегодняшний день много говорится о создании Морской администрации, но, по сути, толком мало кто может понять — какие именно функции будет нести данный исполнительный орган. Уже 7 лет безрезультатно продолжается дискуссия о концессии ряда морских портов Украины, и в связи с этим вопрос о необходимости приватизации портов или о сдаче их в концессию остается открытым. Так же как и нерешенной остается проблема разделения земельных и имущественных ресурсов между АМПУ и государственными стивидорными предприятиями (ГП).



Несмотря на все перипетии уходящего года, украинские порты продолжают работать и в целом сохраняют положительную динамику грузоперевалки. По данным ГП "АМПУ", за **11 месяцев 2017 г. морские порты Украины обработали 121 млн т грузов. Вырос объем перевалки импортных грузов почти на 25%, снизился объем перевалки экспортных грузов на 0,4%.** Значительную долю в перевалке грузов занимает зерно — ок. 35 млн т и металлургическая продукция — ок. 31 млн т, увеличился показатель перевалки растительного масла до 5 млн т, контейнерная перевалка выросла до 545,5 тыс. TEU.

О работе своих предприятий и планах на следующий год мы попросили рассказать руководителей четырех украинских морских портов. Эти порты выбраны не случайно, т.к. расположены они в разных регионах Украины по всему Азово-Черноморскому побережью — от Дуная до Азовского моря. В настоящее время каждый из этих портов по-своему уникален: Мариупольский порт — самый большой порт Азовского моря, находится в непосредственной близости от территории, на которой проходят военные действия, Херсонский порт — самый крупный устьевой порт страны, СК "Ольвия" — единственный порт Украины, специализирующийся на перевалке негабаритных и опасных грузов, Измаильский порт — крупнейший и реально работающий порт Украинского Придунавья.



Мариупольский морской порт — "2017 г. ставим себе в зачет!"

Мариупольский морской торговый порт на пороге Нового 2018 г. может с достоинством подводить итоги уходящего: каким бы сложным он ни был, предприятие ни на шаг не отступило от своих социальных стандартов, планов по развитию и с надеждой смотрит вперед. Сейчас самое время вспомнить о наших проблемах и успехах в 2017 г., а также поговорить о планах на будущее.

ПРЕОДОЛЕНИЕ ТРУДНОСТЕЙ

Каждый портовик знает, что 2017 г. для предприятия был непростым. Буквально с 1 января из-за острой нехватки грузов порт был вынужден перейти на 4-дневку и в этом режиме работает до сих пор. В феврале проблем добавила транспортная блокада, которая препятствовала железнодорожному сообщению с неподконтрольными территориями. Из-за недостаточной пропускной способности участка на железнодорожном перегоне Камыш-Заря—Волноваха у предприятия не было возможности привлечь новых клиентов.

Основными партнерами были и остаются оба мариупольских меткомбината: им. Ильича и "Азовсталь". За 11 месяцев 2017 г. порт переработал 4,5 млн т их продукции и металлургического сырья. Несмотря на прогнозируемый ранее рост, грузооборот продовольственных грузов остается на уровне 2016 г. (400 тыс. т), поскольку с мая была приостановлена отгрузка шрота через крытый склад на причале № 2, который порт отдал в аренду компании "СТТ". Вплоть до декабря она не могла решить вопрос прохода через Керченский канал. К слову, на сегодняшний день все согласования компания получила, и одно судно, загруженное шротом, отправлено получателю.

Что касается в целом грузопереработки, самым удачным месяцем по этому показателю оказался май — 764 тыс. т. Забегая вперед, отметим, что почти такого же результата (720 тыс. т) удалось достичь в октябре. Летом же Мариупольский порт в очередной раз был испытан на прочность. Готовясь к подъему и установке арок Керченского моста, российская сторона дважды, в августе и сентябре, объявляла о том, что временно перекроет движение через Керчь-Еникальский канал. Причем сроки уточняла в последний момент. Поэтому, чтобы не рисковать своевременным выполнением обязательств перед клиентами, грузовладельцы значительную часть своей продукции направили в южные порты Украины. Усугубило ситуацию и ограничение надводного габарита судов (до 33 м), которые могут пройти под Керченским мостом, из-за чего порт потерял 30% своего традиционного флота.

В итоге август стал одним из самых кризисных в истории Мариупольского порта — переработав всего 206,7 тыс. т, мы сработали в убыток. В сентябре этот показатель тоже не порадовал — 339,4 тыс. т.

Между тем, не только мост создавал нам проблемы. Актуальным был (да и сейчас остается) вопрос поддержания паспортных глубин подходного канала. Особенно в те периоды, когда в конце сентября в результате непогоды уровень воды опустился до критической отметки.

Но как бы то ни было, портовики верили, что все наладится, руководство предпринимало практические



меры, чтобы обеспечить максимально возможную загрузку и стабильную работу предприятия. И как уже говорилось, в октябре объемы перевалки достигли 720 тыс. т, а чистая прибыль — 37,8 млн грн. В ноябре порт перегрузил 500,8 тыс. т, примерно такой же объем ожидается и по итогам декабря.

И хотя уже очевидно, что план по грузопереработке (8,8 млн т) порт не выполнит, важно то, что предприятие несмотря ни на что остается на плаву, приносит прибыль государству, пополняет казну налогами, и, к слову, по этим двум показателям входит в тройку лидеров в отрасли. Помимо этого, порт развивается, выплачивает своим сотрудникам заработную плату и выполняет все взятые на себя социальные обязательства.



НЕ ЖДЕМ У МОРЯ ПОГОДЫ

О том, как складывалась в 2017 г. ситуация с металлопродукцией "Метинвеста" и продовольственными грузами, уже писалось выше. Стоит также добавить, что немного увеличился объем перевалки продукции электросталеплавильного завода в Курахово (214 тыс. т по итогам 11 месяцев), а также глины (137 тыс. т), которую везут из карьеров Волновахи. Между тем, по предварительным итогам, объем грузопереработки в 2017 г. уменьшился на миллион тонн. Этому есть несколько причин. Повлияли показатели двух сложных месяцев — августа и сентября. И практически иссяк каботажный грузопоток. Речь идет о железорудном коцентрате, который в 2016 г. поступал к нам в порт из Бердянска, Ильичевска и "Южного". Это случилось после того, как после определенных мер увеличилась пропускная способность на железнодорожном перегоне Камыш-Заря—Волноваха, в результате чего часть грузопотока ушла на железную дорогу.

К сожалению, этих улучшений хватает лишь на то, чтобы обеспечивать сырьем меткомбинаты. Порт же, потеряв вполне конкретные объемы, пока возместить их не может, поскольку однопутное "горлышко" части дороги не позволяет обеспечить пропускную способность в 28—30 пар поездов, с учетом нашей квоты на проезд внешнеторговых грузов в направлении Мариупольского порта.

В планах железнодорожников на 2018 г. сделать перегон Камыш-Заря—Волноваха полностью двупутным. Кроме того, "Укрзализныця" обещает начать работы по электрификации всех участков от Запорожья до Волновахи. Если в следующем, 2018 г. это произойдет, то реальные улучшения порт сможет ощутить только в 2019 г.

Между тем, портовики, как говорится, не ждут у моря погоды. С целью диверсификации грузопотоков в нынешнем году начата реализация проекта по сооружению специализированного агропромышленного терминала. Несмотря на близость к зоне боевых действий, Мариупольскому порту удалось подписать внешнеэкономический контракт на закупку оборудования для зернового терминала. Последняя его поставка состоялась в декабре. На причале № 4 подрядчики уже полным ходом монтируют зернопогрузочную машину. Начата пробная забивка свай под зерновые банки и причальную галерею.

Продолжает порт развиваться и в направлении перевалки металлопродукции: закупается техника, совершенствуются технологии, разрабатываются проекты освоения тылов третьего грузового района, который превратился в хаб по перевалке металлопродукции различных видов. Например, ныне ведутся подготовительные работы к перегрузке слябов в магнитном режиме весом до 36 т (ныне — максимум до 28 т). Это позволит уменьшить себестоимость перевалки и значительно увеличить нормы единовременного хранения грузов. Параллельно идет разработка технологии перегрузки рулонов весом до 30 т, поскольку на комбинате им. Ильича внедряется инвестпроект по установке соответствующего мотательного агрегата. До этого металлурги поставляли нам рулоны весом до 10 т, с февраля их вес планируется увеличить до 20 т, а к концу 2018 г. — до 30 т.

Чтобы повысить энергонезависимость предприятия, сократить потребление дорогого природного газа и значительно снизить выбросы газов парниковых, в ноябре в Мариупольском порту была запущена в экс-





плуатацию самая большая в Украине гелиосистема. Так что продолжаем двигаться вперед!

ТРАДИЦИИ НАМ В ПОМОЩЬ

Какие бы испытания не посылала жизнь Мариупольскому порту, на предприятии всегда в приоритете интересы трудового коллектива. Многие люди, особенно в эпоху перемен, войн и социальных потрясений, на первое место ставят стабильность. Так вот, в Мариупольском порту, как нигде, многое соответствует этому критерию: стабильный трудовой коллектив с его хорошими незыблемыми традициями, строго в срок выплачиваемая заработная плата, достойный социальный пакет. А еще — сохранение таких важных объектов, как детский оздоровительный лагерь "Юный моряк" и спорткомплекс "Портовик", участие предприятия в развитии города и оказание помощи тем, кто в ней особо нуждается. Сюда же хочется добавить и стабильно теплые и дружеские отношения в коллективе, которые позволяют преодолевать трудности и строить более благополучное будущее.

Адрес: проспект Адмирала Лунина, 99,
г. Мариуполь, 87500, Украина,
Тел: +38 (0629) 40 86 34,
Факс: +38 (0629) 40 86 60,
E-mail: all@marport.net;
HTTP://marport.net/

ОБЕДИНСКАЯ Светлана

Херсонский морской порт — "Коллектив с поставленными задачами справился в полном объеме"



Херсонська філія державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (адміністрація Херсонського морського порту)

Об итогах уходящего года и планах на следующий 2018 г. рассказал нам Анатолий Яблуновский, начальник Администрации Херсонского морского порта:



— По итогам уходящего года можно отметить, что коллектив Администрации Херсонского морского порта с поставленными задачами справился в полном объеме. В связи с этим хотелось бы отметить ряд факторов, говорящих об успешной работе Херсонского филиала ГП "АМПУ" в 2017 г.

Нашей Администрацией было получено две заявки от портовых операторов — "Днепровский терминал" и "Вторметэкспорт" — для включения их в акваторию порта и в границы нашей акватории. Совместно с юристами Администрации Херсонского морского порта был подготовлен пакет документов, передан в центральный аппарат, там это было согласовано и в настоящее время документы переданы на утверждение в КМУ. Мы с ними плотно сотрудничаем, и можно констатировать тот факт, что сообщество портовых операторов растет. Модель сотрудничества с частными операторами изначально была заложена в Законе "О морских портах Украины", где, в частно-





сти, сказано, что все портовые операторы должны находиться в равных условиях, а порт со своей стороны должен предоставлять такую возможность. Компании обратились к нам, компании нам доверяют и хотят с нами сотрудничать, хотят войти в границы нашей акватории — за счет этого мы расширяем ее границу. У компаний есть интерес к сотрудничеству с нами, и это не может не радовать.

На IV квартал т.г. нашим филиалом было запланировано начало работ по эксплуатационному дноуглублению для приведения глубин к паспортным техническим характеристикам. Нам поступили заявки от ряда компаний, занимающихся дноуглублением, но по объективным причинам торги не состоялись. Руководством Администрации было принято управленческое решение: объявить тендер по дноуглублению, объединив объемы 2017 г. и 2018 г. — в конце декабря т.г. должен быть готов пакет документов. Уже в нач. 2018 г. будет выявлен победитель тендера, с которым будет заключен договор. И затем будут начаты работы по эксплуатационному дноуглублению. Интерес к данному тендеру проявляют несколько компаний — как частные, так и государственные, среди которых есть и иностранная компания.

В т.г. была хорошо отработана ледовая кампания. В настоящее время мы полностью подготовлены к новой ледовой кампании 2018 г.: создан штаб, проведен тендер на случай поддержки дополнительными буксирами. В конце декабря в наш порт зайдет компания, которая будет оказывать нам помощь в проведении ледовой кампании. У нас есть свои буксиры с ледовым классом в достаточном количестве, но, как показывает практика, их недостаточно. Когда есть спрос и суда стоят по неделе в очереди — это неправильно. Наш портовый флот полностью обеспечен, у нас есть свои мощности, с помощью которых мы будем обеспечивать ледовую кампанию. Но техника может выйти из строя, плюс технику необходимо обслуживать. В Херсонском порту достаточно буксирного флота на акваторию, но он маломощный. Во время ледовой кампании, в зависимости от толщины льда, используются буксиры разной мощности. Буксирная компания, которая в конце декабря начнет работу в нашем порту, приглашена для усиления возможностей имеющегося у нас буксирного флота и для того, чтобы ледовая кампания прошла успешно: без аварий и срывов. Арифметика простая: если по инструкции один буксир может проводить за собой в караване определенное количество флота, но когда необходимо обеспечить буксирами в 2 раза больше судов, возникает потребность в привлечении дополнительных единиц флота — а это все экономия времени. Опыт прошлых лет показывает, что буксир пришел, забрал какую-то часть судов, а остальные стоят и ждут своей очереди. Пока буксир поднимет караван вверх по реке, там забирает караван, спускается вниз по Днепру и т.д. — на это времени уходит очень много.

В нашем филиале успешно проходит подготовка к международному аудиту IMO. По всем аспектам и по всем мероприятиям мы все подготовили согласно требованиям этой организации. С начала 2018 г. будем продолжать эту работу и уверены, что наш Херсонский филиал ГП "АМПУ" будет представлен достойно.

В уходящем году весь наш портовый флот прошел ремонт, сертифицирован морским регистром. На 2018 г. запланировано приобретение скоростного катера для службы морской безопасности.

Новый портовый оператор "Днепровский терминал" осуществляет проект развития своих мощностей: на данный момент производится строительство складов, начата работа по перевалке грузов. В ГП "ХМТП" также полным ходом идет работа по формированию целостного имущественного комплекса в рамках подготовки к концессии.

На следующий год у нас запланирована большая работа с госоператором ГП "ХМТП" в части концессии.

После того, как был подписан меморандум с ЕБРР о передаче в концессию ГП "ХМТП", формирование собственного имущественного комплекса является одним из приоритетов нашего филиала, и в первую очередь, во избежание каких-либо задержек со стороны порта. В 2017 г. мы проделали большой объем работы, сейчас идет регистрация, и в следующем году мы закончим оформление и разделение земель между портовым оператором ГП "ХМТП" и Администрацией Херсонского морского порта. На время моего прихода документы находились в обладминистрации для согласования вопроса распределения земельных участков. Была проделана большая работа: сначала мы получили разрешение в Херсонской ОГА, сейчас полностью прошли регистрационную составляющую и уже с этим пакетом документов мы выходим на Мининфраструктуры Украины.



Если обратиться к статистике, то, к сожалению, можно отметить снижение показателей работы ГП "ХМТП". Этому есть ряд причин. Во-первых, госоператор более зарегулирован нормативными актами, чем частный оператор. Плюс есть проблема нехватки подвижного состава. У нас на сегодняшний день имеет место невыполнение планов железной дороги по доставкам грузов. В Херсонском порту железной дорогой пользуются 2 оператора: ГП "ХМТП" и компания "Днипро Карго Лимитед". Железнодорожные пути находятся у нас на балансе, договор с железной дорогой у нас есть, и работа ведется полностью через нас — Херсонский филиал ГП "АМПУ".

Госпредприятия, в отличие от частного бизнеса, находятся под двойным давлением: нормативной тарифной политикой и социальной нагрузкой. Частный бизнес более гибок в тарифной политике. Сегодняшний рынок практически полностью ориентируется на зерновые грузопотоки. И бизнес этого направления тяготеет к крупнотоннажному флоту, а там другие тарифы, другие ставки, другие объемы.

В заключение нашего разговора, я поздравляю всех с наступающим Новым годом и Рождеством! Желаю всем семьям, коллективам благополучия, здоровья, успехов в Новом году, мирного неба над головой и, конечно, увеличения грузовой базы.



Адрес: проспект Ушакова, 4, г. Херсон, 73000, Украина;
тел.: +38 (0552) 48-12-39,
+38 (0552) 22-32-48,
+38 (0552) 48-14-65;
e-mail: office@seaport.kherson.ua;
ampu_secretary@seaport.kherson.ua;
http://seaport.kherson.ua

Беседовал БОХАН Сергей



ГП "Стивидорная компания "Ольвия" — год рекордных достижений

Итоги 2017 г. прокомментировал директор ГП "Стивидорная компания "Ольвия" Руслан Олейник.

— Расскажите о результатах работы Вашего порта в 2017 г.

— Уходящий 2017 г. был для ГП "Стивидорная компания "Ольвия" годом рекордных достижений. Предприятие трижды в течение года устанавливало новые рекорды по количеству переваленных грузов.

Так, в январе 2017 г. объем грузопереработки ГП "СК "Ольвия" увеличился на 86,6% (+89,0 тыс. т) в сравнении с аналогичным периодом 2016 г. и составил 191,7 тыс. т, что стало лучшим показателем января за последние 5 лет.

В августе было обработано рекордное количество грузов за последние 15 лет. Грузопереработка ГП "СК "Ольвия" за август 2017 г. составила 218,7 тыс. т, что на 34,4% (+60 тыс. т) больше прошлогоднего показателя и на 12% (+23,5 тыс. т) — предыдущего рекорда, который был установлен в августе 2010 г.

А в сентябре 2017 г. обработано рекордное количество грузов за последние 25 лет. Грузопереработка стивидорной компании составила 352,8 тыс. т, что на 49,8% (+117,2 тыс. т) больше сентябрьского показателя 2016 г., который до этого считался рекордным.

Ожидается, что 2017 г. станет рекордным годом в истории предприятия по объемам грузоперевалки,





которая прогнозируется на уровне более 2,5 млн т за год.

— Что было яркого, знаменательного в Вашем порту в 2017 г. (позитивного и негативного)?

— В ноябре 2017 г. состоялось торжественное празднование 25-летия создания ГП "Специализированный морской порт "Октябрьск" на базе портового пункта "Октябрьск". Именно с этой датой связано получение портом статуса самостоятельного стратегического объекта.

На сегодняшний день статус специализированного морского порта остался. Государственное предприятие "Стивидорная компания "Ольвия" (ранее — ГП "СМП "Октябрьск") и сейчас является режимным объектом, осуществляет перевалку, обслуживание и хранение грузов, в т.ч. специализированных.

В номинации "Темпы роста" Национального морского рейтинга 2016/17 МГ, составленного изданием "Порты Украины" и информационно-аналитическим центром BlackSeaTrans, ГП "Стивидорная компания "Ольвия" заняло 1 место за наивысший темп роста перевалки зерновых грузов среди украинских морских терминалов, который составил 268%.

За минувший год ГП "Стивидорная компания "Ольвия" пополнило парк погрузочной техники 8 новыми вилочными автопогрузчиками MAXIMAL, 2 фронтальными погрузчиками CHANGLIN, 2 мобильными гидравлическими перегружателями TEREX FUCHS и портовым тягачом KALMAR.

— Какие, по Вашему мнению, перспективные направления, которые развиваются и планируется развивать в порту?

— СК "Ольвия" выбрана Мининфраструктуры для реализации пилотного проекта концессии. Концессия является наиболее приемлемой формой государственно-частного партнерства, которая будет способствовать прежде всего развитию порта, созданию дополнительных рабочих мест и увеличению поступлений в бюджеты всех уровней.

Активную помощь в реализации проекта концессии оказывает ЕБРР. Назначенный ЕБРР консорциум консультантов в апреле 2017 г. подготовил "Предварительный технико-экономический анализ проекта ГЧП в порту "Ольвия", на основании которого было предложено три наиболее перспективных проекта для передачи в концессию.

На сегодняшний день проектным офисом SP³ILNO при поддержке ЕБРР ведется работа над формированием технико-экономического обоснования проекта концессии ГП "СК "Ольвия", после чего будут прописаны условия концессионного конкурса.

— Каковы планы Вашего порта на 2018 г. и дальнейшие годы?

— На сегодняшний день ГП "СК "Ольвия" работает на пределе своей производственной мощности, которая составляет 2,570 млн т в год. Однако мы не останавливаемся на достигнутом. В 2018 г., конечно же, будем стремиться к увеличению объемов грузоперевалки путем поиска новых партнеров и привлечения дополнительных грузопотоков. Приложим максимум усилий в дальнейшие модернизацию и развитие предприятия.

Адрес: А/я 170, г. Николаев, 54052, Украина;
тел.: +38 (0512) 77-61-05; факс:
+38 (0512) 77-61-06;
e-mail:info@sc-olvia.com; http://sc-olvia.com





Измаильский морской порт — Андрей Ерохин: "Выполнить задуманное!"



Итоги 2017 г. прокомментировал директор ГП "Измаильский морской торговый порт" Андрей Ерохин:

— Уходящий год для Измаильского морского торгового порта был непростым — в январе—феврале Дунай на всем протяжении был скован льдом, что полностью парализовало судоходство, а следовательно, и погрузочные работы в портах. Естественно, не все партнеры были готовы почти 2 месяца ждать улучшения навигационных условий, поэтому изменили логистику и часть грузов направили железнодорожным транспортом через погранпереходы. Результатом 2-месячного простоя стало отставание почти на 600 тыс. т по сравнению с прошлым годом, в основном, по таким позициям, как металл и железорудный концентрат. Ни для кого не секрет, насколько сложно вернуть грузы назад в порт. В то же время, нам удалось привлечь новые импортные грузы — карбамидо-аммиачную смесь (Румыния) и сложные комплексные удобрения в биг-бегах (Сербия). В следующем году мы продолжим развивать эти направления и осваивать новые.

План 2017 г. по грузопереработке в 4,7 млн т коллективом ГП "Измаильский МТП" выполнен в ночь с 19 на 20 декабря т.г.

Что касается капитального строительства, то на эти цели в 2017 г. было предусмотрено 36 млн грн. В начале следующего года должны ввести в строй таможенный склад. Подходит к завершению начатая ранее программа мероприятий по энергосбережению. Выполнен большой объем работ по ремонту и утеплению фасадов зданий. Серьезное внимание уделяется обеспечению стабильного энергоснабжения — закуплены трансформаторы-тысячники. В следующем году планируется переход предприятия на автономное отопление. Предприятие продолжает ремонт железнодорожных путей общей протяженностью 14,6 км, на половине из них уже произведена замена деревянных шпал на железобетонные.

Самым позитивным событием года считаю то, что, несмотря на неблагоприятную навигационную обстановку — ледостав в начале и мелководье в середине года, Измаильский МТП не только выстоял, но и досрочно выполнил годовой план. Негативных же событий было много и, к сожалению, не только зависящих от природы. Несмотря на многочисленные обещания АМПУ, так и не было проведено дноуглубление, из-за чего не эксплуатируются на полную мощность причалы второго перегрузочного комплекса.

На 2018 г. предусмотрено обновление техники, на которое предприятие выделяет собственные средства в размере 64 млн грн. Планируем приобретение 4 автопогрузчиков грузоподъемностью 5 т, ленточного конвейерного перегружателя, пневмоманипулятора для выгрузки сыпучих грузов. Надеемся в следующем году начать проектные работы, чтобы в дальнейшем приобрести передвижной вагоноопрокидыватель для выгрузки навалочных грузов.

Планы следующего года? Конечно же, увеличение объемов грузопереработки, модернизация техники и приобретение новой. Всем коллективом будем добиваться поставленных целей. Сплоченной команде единомышленников, как показали результаты этого года, все по плечу!

ХОДАРЧЕНКО Алена



Страхование как поддержка морского бизнеса

Международная конференция "Груз и Морское страхование", организованная Международной Юридической Службой Interlegal (Украина) и состоявшаяся в конце ноября в Одессе, охватила вопросы страхования в сфере морских грузовых перевозок по наиболее важным направлениям, актуальным для Украины и прочих стран-участниц системы мировой морской торговли. Представительность события подтвердил широкий спектр его участников: юристы, страховщики, экспортеры, трейдеры, представители реального сектора экономики и финансово-банковских услуг, а также сферы морских перевозок (судовладельцы, фрахтователи) и научных кругов.



СТРАХОВАНИЕ И УКРАИНСКИЕ ПОРТЫ

Дискуссия на форуме развивалась от концептуальных вопросов к реальным примерам из практики. Так, конференцию открыло рассмотрение особенностей грузовой базы Черноморского бассейна (докладчик — аналитик компании "Центр транспортных стратегий" Павел Руденко), что, по сути, дало основное направление выработкам рекомендаций в сфере страхования грузоперевозок (основные направления перевозок, тип и тоннаж судов, характер груза). "Страховые случаи в виде повреждений судна и в виде повреждений груза по вине стивидора отличаются — первые более дорогостоящи по убыткам, тогда как вторые меньше по стоимости ущерба, но встречаются чаще. Поэтому в фокусе страховщиков, как правило, пребывает первая категория, хотя вопросы покрытия убытков по вине стивидоров (стивидорские повреждения) также вполне могут быть урегулированы", — заявил представитель The Charters P&I (United Kingdom) Лаклан Морисон.







Особенности страхования в сфере стивидорной деятельности с рассмотрением на базе портов Украины представил корреспондент Клубов взаимного страхования (P&I), представитель компании CIS Pandi (Украина) Павел Свертилов. Как отметил спикер, в украинских портах набор грузов, могущих вызвать страховые случаи, весьма широк и включает основные номенклатуры портов (зерно, металлопродукция, руда, маслогрузы). "Украина традиционно экспортирует значительное количество стальной продукции — соответственно, стальные изделия являются важной частью грузовых операций в наших портах. Эти грузы подвергаются повреждениям в ходе погрузки у производителя. Так, наиболее часты повреждения стальных грузов, перевозимых в порты железнодорожным транспортом с использованием открытых платформ, открытых вагонов, а также в ходе хранения на открытой площадке, незащищенных от механических повреждений, загрязнений, неправильного режима хранения. Нередки также механические повреждения ввиду нарушения технологии погрузочных работ в портах. В результате — изгибы металла, заломы, повреждения креплений и упаковки (в т.ч. с обеспечением доступа к содержимому), присутствие загрязняющих веществ", — пояснил П. Свертилов. Имеют место проблемы и по зерновым грузам (присутствие сторонних предметов, в т.ч. биологических объектов; загрязнение сторонними веществами). "Украинские порты, работающие со значительными объемами зерна, хранят этот груз в специализированных складах. Однако, несмотря на защитные меры, обеспечиваемые терминалами, мы нередко сталкивались с претензиями ввиду обнаружения в грузе сторонних биологических объектов. В случае прибытия такого груза в порты ЕС и обнаружения примесей может быть введен запрет на выгрузку судна. Такой груз не может быть ввезен и должен уничтожаться", — указал спикер. "Серьезными" назвал П. Свертилов проблемы качества экспортируемого железорудного концентрата — номенклатуры, являющейся одной из основ загрузки украинских портов. "Во время погрузки железорудного концентрата в портах владельцы груза испытывают серьезные проблемы из-за его качества (в частности, физического состояния). Так, нередки частичные загрязнения сторонними веществами, примесями, кусками тряпья, пеной, древесиной или даже крупными кусками железа, пластмассы и т.д. Такая ситуация с грузом довольно распространена в украинских портах, в особенности, если груз хранится на открытых складах портов либо терминалов", — сообщил П. Свертилов. Как уточнил спикер, загрязняющие вещества в руде варьируются от мелких фракций (камни, ржавчина, мусор) до крупных (пластиковые отходы, древесина, куски тросов). Подобные включения, помимо ухудшения качества товара, могут стать причиной серьезных поломок погрузочного оборудования, а также спровоцировать более серьезную аварию. Однако не только экспортируемые грузы и способы их погрузки могут вызвать наступление страховых случаев — в частности, маслоимпорт (конкретно — тропические масла и их фракции) также подпадает под категорию рисков. "Перевалка грузов Crude Palm Oil и других пальмовых продуктов (пальмовое масло, пальмовый олеин, пальмовый стеарин) осуществляется на терминалах во всех крупнейших портах Украины — Одесса, "Южный", "Черноморск". Основные проблемы с грузом пальмовых изделий можно разделить на три категории: связанные с качеством и/или количеством груза; с состоянием судового оборудования (емкостей, магистралей); с нарушениями технологий выгрузки (неготовность оборудования на берегу при приемке груза)", — отметил докладчик. Здесь основные виды нарушений — температурные (перегрев груза), а также загрязнения (наличие остатков предыдущего груза, ржавчины). Нередки расхождения по плотности доставленного маслогруза, его количеству. Недостача может быть и при отправлении экспортируемых из портов грузов, что, помимо умышленных нарушений, может быть связано и с несовершенством технологии измерений. "Количество загруженных грузов в украинских портах, как правило, определяется на вес в портах. Расхождения между весовыми масштабами и проектным обследованием все еще имеют место и иногда достигают сотен тонн. Это влечет за собой спор между судовладельцами, терминалами и пунктами получения груза", — констатировал эксперт.

Рекомендации P&I в отношении перечисленных нарушений включают разветвленную систему контроля и измерений с участием квалифицированных инспекторов P&I клуба. Рекомендованы различные режимы контроля в зависимости от тяжести нарушения: единичные мероприятия и документирование; постоянный контакт с инспектором; постоянное присутствие инспектора на месте погрузочно-разгрузочных работ. Виды контроля (визуальный, измерения, фото- и видеофиксация, лабораторный





анализ) с последующим документированием призваны зафиксировать нарушения и подготовить почву для отработки страхового случая. Инспектор P&I может рекомендовать прекратить погрузку и организовать сортировку груза на месте, а также отделение негодной части груза и его утилизацию. Инспектор имеет право постоянного контроля состояния груза в ходе погрузки (в т.ч. путем отбора и анализа проб и образцов). Все эти меры рекомендованы как часть обеспечения страховой защиты.

СТРАХОВАНИЕ И ЗАЩИТА БИЗНЕСА

Партнеры-спикеры из ЕС, представители компаний Marine Service Group (MSG, Латвия) и Inter Hannover (Германия), сосредоточились на изложении особенностей страхования ответственности по всей цепочке перевозок через порты (груз, терминал, логистический оператор). Докладчики пояснили особенности построения страховой процедуры, очертили роль посредников страхового процесса (агент, брокер). "Для успешного ведения бизнеса клиентам необходимо разобраться в сути страхования, определить и уяснить роли сторон и участников этого процесса. Страхование — достаточно сложный продукт, в котором необходимо ориентироваться. Именно поэтому необходим страховой брокер — лицо, призванное обеспечить адекватность условий договора интересам конкретного клиента", — отметил представитель MSG Андрейс Родионовс. В числе существенных требований к страховому договору спикер назвал: учет специфики клиентского бизнеса; доступность выполнения условий страхования; адекватность стоимости услуги рыночной цене на рынке страхования. Сторонам необходимо также проанализировать обоснованность, необходимость и целесообразность предлагаемого страхового покрытия, нюансы и тонкости механизма покрытия и исключений из него. "Основное, на что следует обратить внимание клиенту — закрепление в договоре положения о переносе части риска, и ключевое понятие здесь — "часть", — рекомендовал А. Родионовс. Наконец, необходимо проверить финансовую стабильность компании-страховщика. Тезис о важности своевременного заключения договора страхования эксперты развили на примере предлагаемого компанией электронного сервиса — онлайн-системы страхования в сфере морских перевозок грузов. Процедура обслуживания клиента на данной платформе строится как электронное (онлайн) декларирование отдельных грузовых отправок с применением открытого полиса страхования. Как отметили содокладчики, данная система позволяет клиентам экономить трудозатраты и тем самым повысить эффективность собственного бизнеса. Имеются преимущества и у используемого страхового инструментария (открытый полис). "В открытом полисе условия страхования, как правило, всегда шире; заложен сюрвей вне зависимости от признания страхового случая; в договор включены форс-мажорные пункты относительно порчи и загрязнений (уборка, временное хранение, утилизация); предусмотрена частичная выплата до завершения расчета. Кроме того, при использова-



нии открытого полиса ставки всегда ниже, финансы остаются в обороте, поскольку предусмотрены отложенный платеж и оплата оптом по факту", — пояснил представитель MSG, содокладчик Дмитрий Игаунис. Как отметили авторы, принцип работы электронной системы, "страхование за 2 минуты", гарантирует своевременную легитимацию (таймирование) страхового договора. Однако, как выяснилось в ходе дискуссии на форуме, открытым для пользователя системы остается важный аспект жизненного цикла системы — страхование сбоев (потерь информации клиента). Напомним, вопрос важности страхования ущерба пользователей от потерь существенной информации в электронных системах обработки данных (в т.ч. в результате сбоев, повлиявших на договорную базу клиента) озвучили разработчики электронной платформы подбора фрахта и морского груза SHIPNEXT (*см. ж-л "Транспорт" № 10 (979), "Инвестиции в транспорт: баланс интересов бизнеса и государства"*).

О новациях в английском праве, касающихся сферы страхования грузов и морских перевозок, рассказал партнер компании Kennedys Marine (Англия) Давид Мак Ки. "Справедливое рассмотрение, аргументированные суждения и выводы, система прецедентов; решения, признанные и соблюдаемые во всем мире; участие опытных профессиональных консультантов и технических экспертов", — так охарактеризовал английскую правовую систему спикер. Характеризуя нововведения в сфере страхования, вступившие в силу в августе 2016 г., Д. Мак Ки выделил аспекты урегулирования вопросов нарушения условий гарантий, защиты страховщиков от мошеннических претензий, просрочки удовлетворения требований договоров. Международную тематику обсуждений продолжили представители Клубов P&I Великобритании и Турции, рассказавшие об особенностях страховой практики в своих странах, об аспектах страхования конкретных направлений морского бизнеса (фрахт, судоходство), о необходимости учета специфики национальных систем пропуска грузов (таможня, налоги).



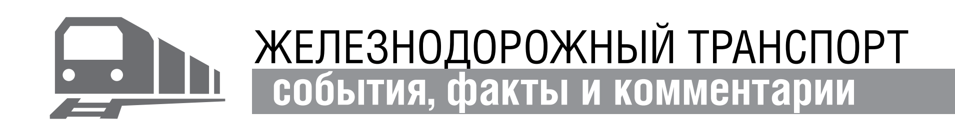
Важнейшие аспекты страхового бизнеса затронула старший юрист компании Interlegal (Украина) Карина Горовая, рассказавшая об особенностях перехода прав (востребование в рамках застрахованного интереса в виде суброгации и регресса) в результате наступления страхового случая в Черноморском бассейне. "Суть суброгации — переход к страховщику права требования, которое страхователь, получивший страховое возмещение, имеет к лицу, ответственному за убытки. В случае уплаты страховой суммы к страховщику, с его согласия, переходят все права на застрахованное имущество или его долю. Иными словами, к страховщику переходят все права на застрахованное имущество", — подчеркнула юрист. Механизм регресса иной — здесь лицо, возместившее ущерб, причиненный иным лицом, имеет право обратного требования (регресса) к этому лицу в размере выплаченного возмещения (если иное не предусмотрено законом). Различие в этих схемах концептуальное: при суброгации переходит право на груз (имущество), при регрессе — ответственность. Соответственно, различается статус обязательств: в первом случае происходит замена стороны в существующем обязательстве, во втором — порождается новое обязательство. Необходимо тщательно учитывать эти особенности, проистекающие из формулировок страхового договора (страхование груза, страхование ответственности), резюмировала докладчик.

"Страхование — стабилизация финансового состояния компании", — такой тезис поддержали в своем выступлении содокладчики, директор юридической фирмы Remedy (РФ) Андрей Супруненко и старший юрист Interlegal (Украина) Андрей Перепелица. Спикеры убедительно показали, как качество страхования



влияет на защиту и эффективность работы бизнеса, и напротив — как грамотно построенный бизнес позволяет эффективно выходить из страховых случаев. В том и ином случае отдачей является, прежде всего, финансовая — возможность минимизировать убытки и оптимизировать решение проблемы. Однако само по себе страхование далеко не исчерпывает арсенал средств по стабилизации бизнеса — как подтвердило заключительное case study с участием экспертов Interlegal, юридическое сопровождение и своевременная реакция юристов крайне важны в работе морской отрасли Украины. В ходе данной сессии юристы рассмотрели следующие вопросы, подчас нерешенные (открытые) в украинских деловых реалиях: порт и его статус; управление портом и портовые услуги; разделение ролей участников портовой деятельности (таможня, агент, стивидор, сюрвейер, экспедитор, перевозчик). Как отметили юристы, в портах Украины присутствует объединение (смешивание) ролей стивидора, таможенного брокера, судового агента, экспедитора в одном юридическом лице. При этом данные виды бизнеса слабо разделены в части ответственности; причина — недостатки госрегулирования (отсутствие норм о разделении и ограничении ответственности в данных сферах). Подобные смешивания ответственности имеют место и в работе цепочки грузоперевалки — как отметили участники case study, возможны конфликты между требованиями на хранимый в порту груз ввиду особенностей документального оформления ответственности: взаимоотношения между продавцом, экспедитором и получателем определяет складская квитанция, между экспедитором и терминалом — договор хранения, между поставщиком и экспедитором — договор экспедирования. В то же время, затрудненным является оперативное определение прав собственности на груз в ходе его перевалки, что усугубляет актуальную в портах Украины проблему арестов груза правоохранительными органами (на складе, на борту судна). Причины данных действий могут быть различными — инициативы таможни, следственные действия (обыск, выемка), а также суд (решение об аресте). По оценке юристов, в украинских реалиях вряд ли возможно предотвращение угрозы или самого ареста и/или блокировки груза. Путь, который рекомендуют юристы-эксперты — тщательный анализ и корректировка бизнес-схем и документооборота трейдера, выявление заранее уязвимых точек (слабых мест и/или недостаточно определенных положений договорной базы, несоответствий закону) и исправление их до ареста; проверка контрагентов и экспортеров (получение доказательств перехода права собственности к продавцу и/или оплаты им товара до ареста). В случае свершившегося ареста (блокировки) груза юристы советуют как можно раньше развернуть процедуры правового реагирования и защиты бизнеса. Следует отработать пути преодоления нежелания чиновников принимать заявления и выдавать нужные документы и актуальную информацию; фиксировать действия должностных лиц; оказывать правовое давление на госструктуры на местах для недопущения неправомерных действий. Подобные рекомендации показывают, что сугубо правовые механизмы европейского происхождения, к коим относится страхование, являются сегодня лишь частью защитительных мероприятий для бизнеса в портах Украины.

КАТКЕВИЧ Галина



Планы "Укрзализныци" на 2018 г.

В Европейской Бизнес Ассоциации прошел Инфраструктурный день, во время которого представители "Укрзализныци" рассказали о планах ведомства на ближайшие годы.

Первый заместитель директора департамента стратегического планирования "Укрзализныци" Александр Малаков начал с того, что ПАО провело анализ направлений, и определило, что на 65% протяженности железных дорог ведомство получает отрицательный финансовый результат.

"Необходимо понимать, как оптимизировать эти затраты… Это первый шаг для понимания того, где "Укрзализныця" теряет средства", — отметил А. Малаков.

Более 55% протяженности участков — малонагруженные участки.

ПО ПАССАЖИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ

По мнению А. Малакова, основным источником получения убытков "Укрзализныцей" являются пассажирские перевозки, так как их себестоимость не покрывается тарифом.

"Мы ежегодно получаем большие убытки от пассажирских перевозок. Из-за того, что себестоимость их не покрывается тарифом. Мы понимаем, что поднимать тарифы на пассажирские перевозки мы не можем, потому что это социальная функция "Укрзализныци"... Но первоочередные направления, как уменьшить разрыв между расходами и доходами — это пригородные перевозки. Разрыв между доходами и расходами очень сильный именно на пригородных перевозках", — отметил он.



По словам А. Малакова, в качестве пилотных проектов следует рассматривать заключение прямых договоров с местными органами власти для того, чтобы формировать спрос на перевозки, согласовывать цены на перевозки и для того, чтобы сформировать часть средств, которые они должны покрывать в плане разрыва между доходами и расходами.

"Мы понимаем, что "Укрзализныцю" обвиняют в поднятии тарифа… Поэтому, говоря о пригородных перевозках, это будут договоры на целевые направления — там, где мы будем покупать новый подвижной состав. Если вы хотите, чтобы на определенном участке ездил новый подвижной состав, то органы государственной власти должны заключить с "Укрзализныцей" договор об определенном уровне рентабельности, на который должна выходить "Укрзализныця". И тогда, предоставляя новую, качественную услугу, мы должны за нее получить какую-то компенсацию. Это будет происходить за счет органов местного самоуправления", — отметил А. Малаков.

Он также уточнил, что похожая схема будет действовать и на пассажирских перевозках дальнего следования.

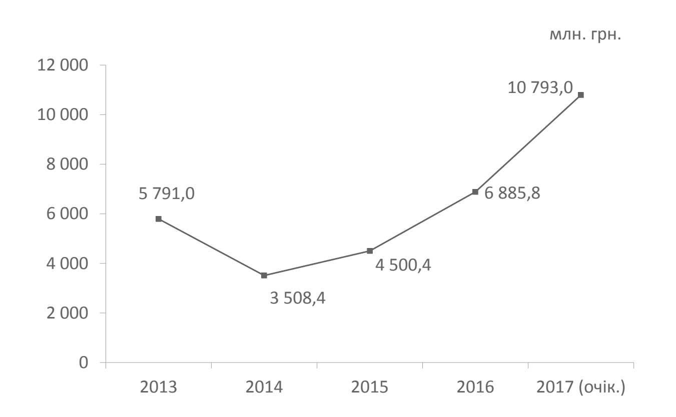


"На определенных направлениях, где будет курсировать новый подвижной состав, будут установлены тарифы на рентабельном уровне. Не поднимаем тарифы — оставляем старые услуги, а на новые услуги — будут новые тарифы", — сказал А. Малаков.

Он отметил, что будут разные по классам поезда, где будут как перевозки по старым тарифам, так и по новым на новый подвижной состав.

КАПИНВЕСТИЦИИ И ЛОКОМОТИВЫ

В последние 5 лет уровень капинвестиций "Укрзализныци", по словам А. Малакова, имел тенденцию к росту, однако планы ж/д ведомства по капинвестициям не всегда выполнялись.

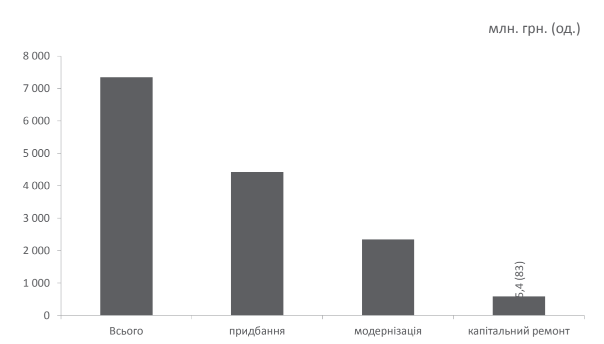


"Наши планы по капинвестициям никогда не выполнялись на 100%. Это вызвано несколькими факторами, прежде всего, проведением тендеров и возможностями наших производителей вовремя произвести подвижной состав и поставить его в срок, согласно договору. В связи с этим первоочередная задача — обновление локомотивного парка", — рассказал первый замдиректора департамента стратегического планирования "Укрзализныци".

Он отметил, что на рынке бытует мнение, что узкое место ведомства — это вагоны, но анализ показывает, что это локомотивы.

"Основное узкое место — это локомотивы… Как мы понимаем, есть технические ограничения по их изготовлению. У нас сейчас негде купить локомотивы.

Проект плану з оновлення вантажного локомотивного парку у 2018 році



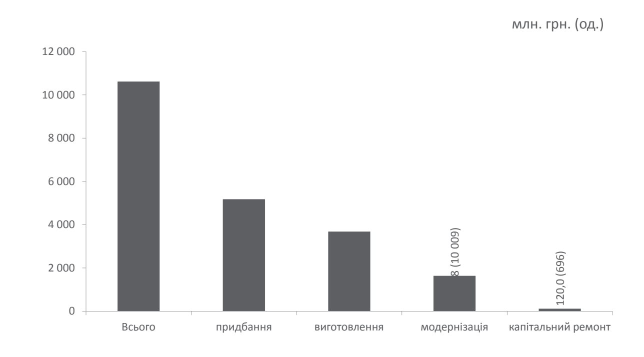
В связи с этим проводились переговоры с General Electric, чтобы в 2018 г. были первые поставки 30 тепловозов, которые должны быть сделаны на базе украинской локализации. Сейчас рассматривается на базе Крюковского вагоноремонтного завода", — отметил А. Малаков.

По его данным, основной упор в 2018 г. будет сделан на модернизацию локомотивного парка "Укрзализныци": "Так как в 2018 г. тот максимум, который мы можем получить, — это 30 локомотивов, то основной упор делается на модернизацию и капитальный ремонт имеющегося парка. Также сейчас прорабатывается вариант аренды локомотивов в пиковые часы, когда необходимо перевезти большое количество грузов. Сейчас проводятся переговоры со странами СНГ, в частности с Казахстаном, для того, чтобы их избыточный парк можно было брать в аренду и перекрывать наши потребности в локомотивах".

По словам А. Малакова, пока "Укрзализныця" не может закупить локомотивы в необходимом количестве. В связи с этим ПАО переключается на загрузку предприятий ведомства по изготовлению вагонов.

"На 2018 г. мы запланировали около 19 тыс. вагонов — это и модернизация, и закупка, и изготовление, и капремонт. На своих мощностях — около 4 тыс. вагонов. У внешних производителей — купить около 5 тыс. вагонов", — заявил А. Малаков.

Проект плану з оновлення парку вантажних вагонів у 2018 році



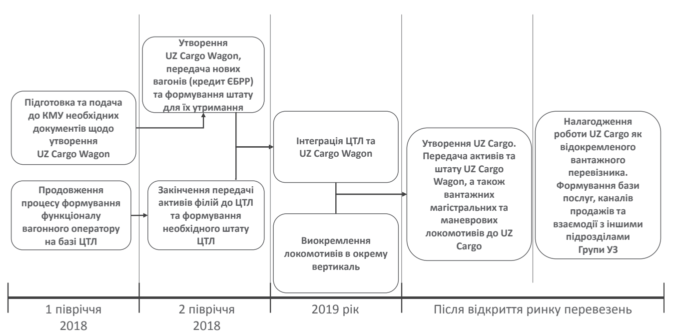
UZ CARGO

Заместитель начальника управления тарифов департамента коммерческой работы "Укрзализныци" Александр Карначев рассказал, что "Укрзализныця" разрабатывает целевую структуру, которая сможет работать после открытия рынка перевозок, а именно после принятия законопроекта "О железнодорожном транспорте".

"Эта целевая структура может быть создана на протяжении 4—5 лет", — отметил А. Карначев.

Ключевые элементы этой структуры — это перевозчик, UZ Cargo, который имеет в собственности и оперирует локомотивами и почти всеми вагонами (кроме интермодальных вагонов — фитинговых платформ). Также элементом структуры будет интермо-

ПРОЦЕС УТВОРЕННЯ UZ CARGO WAGON ТА ЙОГО ІНТЕГРАЦІЯ В UZ CARGO*



дальный оператор, который будет оперировать всеми перевозками в контейнерах.

"Почему выделяется интермодальный оператор. Потому, что это другие подходы к работе с клиентом. Клиенты, которые перевозят грузы в контейнерах, требуют большей скорости и, зачастую, за это готовы платить больше. Это другой комплекс услуг. Кроме того, доставка грузов идет "от дверей до дверей", подключив плечо автомобильного транспорта", — сказал А. Карначев.

Он отметил, что отдельно выделяются терминалы "Укрзализныци". Также отдельно будет предприятие, которое будет ориентировано на международную работу — выход на другие рынки, в частности рынки перевозчиков Европы. "Уже есть некоторые варианты того, как выйти в европейские страны с услугами перевозок пока что по широкой колее, — уточнил А. Карначев. — Также будет UZ Forwarding — это, по сути, ж/д экспедитор. Но не только железнодорожный экспедитор. Это та компания, которая будет сосредотачивать в себе весь комплекс ж/д транспорта. При желании можно будет заказать каждую конкретную услугу у соответствующей компании. Но, если необходим комплекс услуг, если необходимо организовать международные перевозки. Это будет меньше железнодорожная, а больше рыночная компания, которая подстроится под нужны клиента с точки зрения перевозок".

Кроме того, ПАО "Укрзализныця" останется как оператор инфраструктуры — станции, пути, и т.д.

А. Карначев рассказал, что в 2018 г. будет два основных шага. Первый — из ЦТЛ внутри "Укрзализныци" сделать вагонного оператора.

"Отрезать от ЦТЛ тот функционал, который должен остаться в инфраструктуре. Передать все вагоны на баланс и начать вопрос выделения ЦТЛ в отдельную компанию", — заявил А. Карначев.

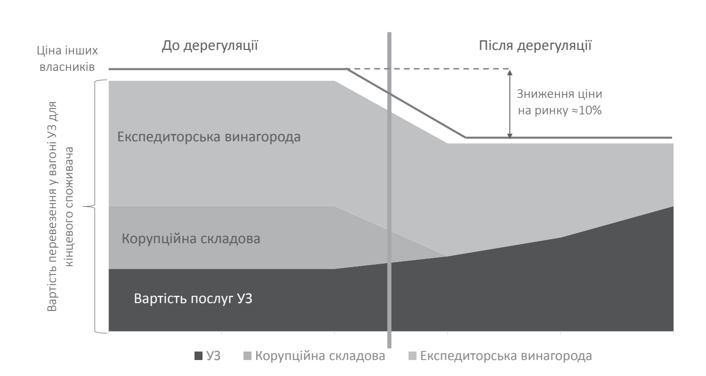
Второй — начать процесс создания новой компании UZ Cargo Wagon — оператора вагонов, которому планируется передать новые вагоны, закупленные за кредитные средства ЕБРР.

ТАРИФЫ

В "Укрзализныце" рассказали, как будет проходить дерегуляция вагонной составляющей. А. Карначев уточнил, что "Укрзализныця" хочет разработать систему досрочной индексации.

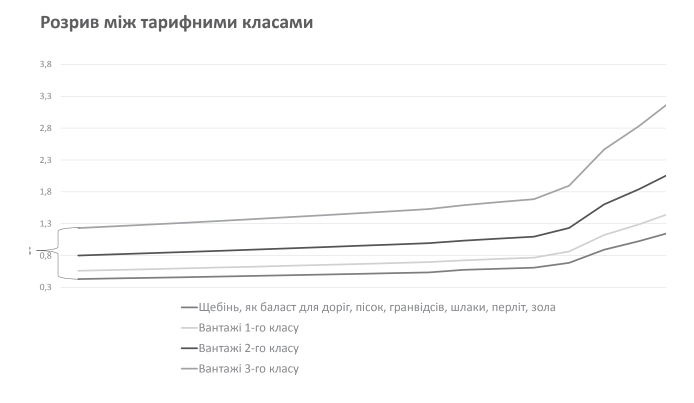
"На рынке сложилась ситуация, когда стоимость использования вагонов "Укрзализныци" значительно ниже рыночной. Такое положение дел произошло потому, что стоимость на перевозки в вагонах "Укрзализныци" определяется государством, эти тарифы прописаны", — отметил замначальника управления тарифов департамента коммерческой работы "Укрзализныци".

Ефект для кінцевого споживача



Это привело к тому, что большая часть клиентов хочет получить именно вагоны "Укрзализныци", потому что стоимость перевозки в таком вагоне значительно дешевле.

"Это создает коррупционные риски, потому что есть желание у клиентов получить именно вагон "Укрзализныци", чтобы уменьшить общие затраты на перевозку груза. Наша цель — выделить вагонную составляющую, начать ее формировать по рыночным принципам", — сказал он и добавил, что выравнивание цены на вагон "Укрзализныци" с ценой других операторов выровняет баланс спроса и предложения и уберет коррупционную составляющую.



Также А. Карначев сообщил, что ведомство планирует разработать заново транспортную составляющую, оценить, какие должны быть коэффициенты, и уменьшить разрыв между тарифными классами.

РОСЛИК Инна



Організатор: www.promgruz.com ПРОМЫШЛЕННЫЕ ГРУЗЫ

II МІЖНАРОДНА КОНФЕРЕНЦІЯ

ЗАЛІЗНИЦІ УКРАЇНИ: РОЗВИТОК ТА ІНВЕСТИЦІЇ

27 лютого 2018, Київ
Premier Palace Hotel



тел./факс: + 38 (056) 370-18-32
e-mail: conference@promgruz.com

www.promgruz.com

Не делайте лучше, пусть остается так, как было

Внедрение автоматизированной системы распределения вагонов создало для стивидоров и зерновых терминалов морской отрасли большие проблемы с выполнением заключенных контрактов на экспорт зерновых.

В конце ноября в телефонном разговоре замгендиректора по производству ООО "Бруклин-Киев" Алексей Никулин сообщил, что "по непонятным причинам снизился объем поступления зерновых на экспорт". Примерно в тот же период один из учредителей стивидорной компании "Новотех-терминал" (обе работают на территории Одесского порта) поведал о том, что, начиная с сентября, на зерновом комплексе начались проблемы с подачей вагонов. "Мы в состоянии (и это доказали на деле) обрабатывать до 250 вагонов в сутки. Однако уже почти три месяца получаем 20, 30, максимум 40 процентов от подтвержденного".

Как выяснилось, в таком же положении все стивидорные компании порта, переваливающие зерно. На вопрос, почему это происходит, мой собеседник ответил: "Это результат внедрения "Укрзализныцей" автоматизированной системы "Управление пересылкой порожних вагонов". Намерения, возможно, благие, но при этом не учитывается наличие на данной станции тепловоза, возможности элеваторов и т.д.", — отметил соучредитель компании.



В главной диспетчерской администрации Одесского порта подтвердили резкое снижение подвижного состава, которое началось еще в августе в связи с запуском в эксплуатацию ПАО "Укрзализныця" автоматизированной системы распределения вагонов. Руководство ведомства преследовало цель сведения к минимуму действия "человеческого фактора", но на практике борьба с коррупцией оборачивается недополучением вагонов на станциях отправления в соотношении с заявленными объемами. К примеру, при подтверждении 800 вагонов в адрес порта отгружается только 300. Т.е. реальный объем подвижного состава составляет 30—40%.

ЧТО ТАКОЕ УППВ?

Управление пересылкой порожних вагонов (УППВ) было задумано еще год назад для того, чтобы исключить человеческий фактор, свести к минимуму порожний пробег и простой зерновозов, определить оптимальный маршрут для вагона. На одном из Интернет-изданий были приведены слова руководителя Центра транспортной логистики (ЦТЛ) Сергея Подгородецкого, сказанные во время презентации системы, о том, что основным критерием работы УППВ является пропорциональное распределение. "*Когда мы говорим о справедливом распределении, не имеем в виду равное, мы говорим о пропорциональном. Для примера: если кто-то заказал 1 вагон, он получит 1 вагон, если кто-то заказал 100 — получит 40 вагонов. В среднем сможем обеспечить 40—46% заявок*", — отмечает глава ЦТЛ.

Тем не менее, как считают эксперты, автоматизированная система распределения вагонов не полностью автоматическая: по каким критериям распределять вагоны, решает диспетчер. В "Укрзализныце" признают, что, несмотря на участие в процессе диспетчера, его действия можно отследить. Однако в течение октября, по информации сайта *ЦТС*, отмечено около 200 случаев попытки вмешаться в работу системы.

С. Подгородецкий признает, что только система распределения — это не панацея, и обеспечение вагонами может быть тогда, когда будет налажена локомотивная тяга и оборот зерновозов сократится с нынешних 9,8 суток до 6 суток.

На 3 Международной конференции "Зерновые терминалы: новые проекты, оборудование, технологии" замдиректора регионального филиала "Одесская железная дорога" ПАО "Укрзализныця" Сергей Никулин сказал, что "*электронная система распределения вагонов была внедрена по просьбе бизнеса. Специально действующая рабочая группа постоянно осуществляет мониторинг работы этой системы, принимает и систематизирует предложения по изменению ее логики… Одесская железная дорога направила пакет предложений по изменению работы системы. К примеру, внесение оперативной корректировки в систему планирования вагонов, чтобы избежать их вынужденного простоя…*".

В реальности же автоматизированная система вызвала раздор среди зернотрейдеров. Крупные, такие, как "Кернел", "НИБУЛОН", "Райз" способны сформировать маршруты (53—54 вагона), а посему выступают в поддержку маршрутизации составов.

Но большинство зернотрейдеров, по сообщению *Интерфакс Украина*, стоят без вагонов по неделе и больше. Комментируя претензии зернотрейдеров, министр инфраструктуры Владимир Омелян назвал автоматизированную систему распределения вагонов "очень сырой".

СТИВИДОРЫ И СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ НЕСУТ УБЫТКИ

"*Введение круглосуточного лимита на подтверждение подачи порожняка под погрузку зерном для отправки пользователям станции Одесса-порт, а также реальное поступление вагонов в объеме 30% от подтвержденных в АС "Месплан" делает невозможным накопление судовой партии. Это может привести к срыву внешнеэкономических контрактов, заключенных стивидорными компаниями, осуществляющими свою хозяйственную деятельность на территории Одесского порта…*". Это цитата из письма руководства ОФ "АМПУ", направленного в адрес и.о. главы ПАО "Укрзализныця" Евгения Кравцова.

Ситуация действительно близка к критической. Приведем несколько высказываний представителей операторов зерновых терминалов.

— *На станциях Юго-Западной и Южной дорог, откуда к нам прибывают вагоны с зерном, не хватает подвижного состава. При возможности элеваторов грузить 25—30 вагонов в сутки, фактически отгружают 5—8 вагонов. Далее, процесс формирования маршрутов никем не контролируется: там, где элеватор имеет достаточно мощностей, на станции нет вагонов. И наоборот… Новая система внесла путаницу в процесс планирования вагонов… Действующая система ограничения отправки вагонов нашего трейдера в адрес станции Одесса-порт привела к затягиванию накопления судовой партии. В результате вместо прежних 3—4 суток судно отгружают за 7 дней. Контракты буквально "трещат по швам". Наша компания несет убытки, страдают и судовладельцы, которые вынуждены платить демередж (штраф) за простой судна. Сумма демереджа может исчисляться в десятках и сотнях тысяч долларов,* — сообщает начальник ПЗТ ООО "Олимпэкс Купе Инт." Максим Паньшев.

Администрация зерноперегрузочного комплекса (ЗПК) "Бруклин-Киев" тоже отмечает ухудшение ситуации с подачей подвижного состава, начиная с сентября т.г.

— *После запуска автоматизированной системы распределения вагонов на ЗПК сократилась подача вагонов в сравнении с аналогичным периодом*



2016 г. Так, в сентябре было заявлено 2938, получено — 1518 вагонов, в октябре — 2230 и 1240 соответственно, в ноябре — 2844 заявлено и 1405 получено. По итогам трех месяцев реальное поступление подвижного состава составило 52,2%. Такое снижение подачи вагонов объясняется их отсутствием на станциях отправителей. Кроме того, сократилось количество заявленных вагонов в сравнении с 2016 г. Для сравнения: в сентябре прошлого года было заявлено 3923 (3190 получено), в октябре — 4545 (3193), в ноябре — 4086 (2685). Таким образом, можно констатировать, что внедренная ЦТЛ автоматизированная система распределения зерновозов ухудшила ситуацию с отправкой компанией зерна на экспорт, — констатировал директор ЗПК Сергей Черников.

По мнению администрации ЧП "Порто-САН", в их компании сложилась поистине катастрофическая ситуация.

— *Я проанализировал положение с подачей зерновозов за пять дней декабря, и вот, что получается. Из заявленных 250 вагонов ПАО "Укрзализныця" отгрузила… 13. Проблемы с подачей зерновозов начались у нас в сентябре. Так, в ноябре в адрес "Порто-САН" отгружено 15% от заявленного подвижного состава. Операторы больших терминалов, которые сотрудничают с известными трейдерами, в более выгодном положении. Они могут формировать маршрутные составы. А что делать таким маленьким компаниям, как наша? Согласно единому технологическому процессу (ЕТП), действующему в Одесском порту, мы можем ежесуточно подтверждать не более 50 вагонов. Т.е. сформировать маршрут практически невозможно. Линейные элеваторы, обладающие небольшими мощностями, с которыми мы сотрудничаем, могут отгружать по 5—10 вагонов в сутки. Для формирования маршрута им понадобится до 2 недель. Понятно, что "Укрзализныця" не может выделить вагоны на такой длительный срок. Учитывая сложную ситуацию с вагонами, наша компания была одним из инициаторов письма, которое ассоциация стивидоров Одесского порта направила в адрес Премьер-министра Владимира Гройсмана и и.о. главы "Укрзализныци" Евгения Кравцова,* — отметил начальник отдела экспедирования Олег Барон.

Добавим, что, помимо операторов зерновых терминалов, судовладельцев, наносится ущерб государству, который недополучит средства от экспорта зерновых. Достаточно сказать, что в 2017 г. администрация Одесского порта прогнозирует грузоперевалку на уровне 24 млн т, что на 1 млн т меньше, чем в 2016 г. Снижение грузооборота планируется в том числе за счет сокращения экспорта зерновых.

Сложности с обеспечением вагонов для перевозки зерна с линейных элеваторов в порты констатирует в своем письме от 1 декабря Премьер-министру В. Гройсману, и.о. председателя ПАО "Укрзализныця" Е. Кравцову и министру инфраструктуры В. Омеляну президент Украинской зерновой ассоциации (УЗА) Николай Горбачев. Приводим выдержки из этого письма.

"ПАТ "Українська залізниця" наразі надає вагони під навантаження лише тим елеваторам, що технічно здатні формувати маршрути (тобто вантажити повні состави — 53—54 залізничних вагона на добу) та фактично ускладнює подачу вагонів усім іншим елеваторам. З приблизно 890 зернових елеваторів, які працюють на території України, лише 40 мають таку навантажувальну потужність. Таким чином, ПАТ "Укрзалізниця" надає послуги залізничних перевезень зерна лише 5% суб'єктів зберігання продукту… Зазначені дії "Укрзалізниці" призводять до того, що виробники та експортери зерна мають фактичну можливість продати свою продукцію лише на зерновому складі, який має доступ до відвантаження залізницею, та відповідно змушені везти зерно за 200—300 км.., оминаючи зернові склади, що знаходяться біля товаровиробника…

ПАТ "Укрзалізниця" є суб'єктом природної монополії на товарному ринку користування

залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування… Згідно ст. 10 Закону України "Про природні монополії" суб'єкти природних монополій зобов'язані забезпечувати на недискримінаційних умовах реалізацію товарів споживачам. В той же час дії "Укрзалізниці" з надання неправомірних переваг окремій групі елеваторів призводять до суттєвих комерційних втрат учасників регіональних ринків первинної обробки та зберігання зерна, а також для пов'язаного з ними ринку оптової торгівлі зерном внаслідок зриву зовнішньоекономічних поставок, простою суден, поступової зупинки зернових терміналів…

З точки зору УЗА, дії ПАТ "Укрзалізниця" з надання вагонів виключно окремим великим елеваторам створюють перешкоди для доступу суб'єктів господарювання, що володіють сукупно близько 95% від загальної кількості елеваторів, на ринок послуг з первинної обробки та зберігання зерна, а також на ринок оптової торгівлі зерном… є зловживанням монопольним становищем (п. 7 частини 2 статті 13 Закону України "Про захист економічної конкуренції")… Такі дії тягнуть за собою відповідальність згідно з Законом".

Далее Н. Горбачев предлагает меры, которые бы могли изменить ситуацию. В том числе, в 2018 г. приобрести новые зерновозы (3000 шт.) и 50 локомотивов, завершить реформирование управления "Укрзализныци", подтверждать то количество вагонов, которое реально может подать "Укрзализныця" на зерновые терминалы (привести систему ЕТП портов в соответствие с ежедневно обработанными вагонами), маршруты могут планировать грузополучатели в пределах полученных после перераспределения между портами (терминалами) зерновозов, или используя собственный вагонный парк, сделать прозрачной и доступной информацию об элеваторах, которые могут загрузить 54 вагона в сутки, элеваторах, способных формировать сборные маршруты, а также тех, кто загружает меньше 15 вагонов в сутки, и т.д.

Меры, которые предлагает президент УЗА, на первый взгляд вполне обоснованны. Однако вопрос, насколько возможно их реализовать? Например, приобретение 3000 вагонов и 50 локомотивов. Уже не один год на всех уровнях ведутся разговоры о необходимости пополнения вагонного и тягового парка. В частности, С. Никулин, выступая на упомянутой зерновой конференции, признал, что в "Укрзализныце" существует дефицит подвижного состава и тяги. Причина известна — нехватка средств. В свою очередь железнодорожники предлагают трейдерам приобрести вагоны и тепловозы и эксплуатировать их. В общем, тема эта не нова, и, по всей видимости, вопрос разрешится нескоро. Продолжение следует…

ОВРУЦКАЯ Татьяна



"Укрзализныця": пути решения проблемных вопросов и улучшение перевозочного процесса зерногрузов



К концу года зернотрейдеры и "Укрзализныця" обменялись обвинениями относительно проблем перевозок зерновых грузов. Так, зернотрейдеры 19.12.2017 г. провели пресс-конференцию "Укрзализныця" ставит под угрозу экспорт украинского зерна".

Как отметили в Украинской зерновой ассоциации (УЗА), "Укрзализныця" как государственная компания-монополист обеспечивает около 70% перевозок зерна с поля до морпорта и из-за неудовлетворительной работы не может обеспечить транспортировку зерна.

"Это ставит под угрозу весь экспорт зерновых культур (срыв внешнеэкономических поставок, простой судов и т.п.), который оценивается в 40—45 млн т, или около $6—8 млрд", — отметили в УЗА.

В "Укрзализныце" 20.12.2017 г. провели круглый стол на тему перевозок зерновых грузов железнодорожным транспортом, а также путей решения проблемных вопросов и улучшения перевозочного процесса.

В ж/д ведомстве сообщили, что неэффективное использование клиентами зерновозов приводит к увеличению периода их оборота и срывает выполнение заявок отправителей, а все критические заявления зерновиков — это попытка переложить ответственность за свою неэффективную работу на перевозчика.

ЗЕРНОТРЕЙДЕРЫ НЕГОДУЮТ

Президент Украинской зерновой ассоциации Николай Горбачев заявил, что согласно прогнозам, Украина к 2022 г. способна выращивать урожай на уровне 100 млн т, при этом экспорт зерновых будет на уровне 70 млн т.

"Это произойдет благодаря повышению урожайности", — отметил Н. Горбачев.

Он сообщил, что за 10 лет больше всего урожая собирали в южных и центральных областях, однако на сегодняшний день лидер по урожаю — Западная Украина.

"Еще 10 лет назад, смотря на карту урожайности Украины, можно было увидеть, что наибольшая урожайность была в южных и центральных областях. На сегодняшний день лидирующие показатели переместились на Западную Украину. Это связано с лучшими климатическими условиями, и производители предпочитают развиваться в Западной Украине. Хотя традиционно Украина построила инфраструктуру таким образом, что элеваторами и железнодорожной инфраструктурой насыщены больше восточная и центральная части Украины", — уточнил Н. Горбачев.

Он сообщил, что Украина экспортирует ежегодно около 40 млн т зерновых.

"В первую очередь около 98% экспорта идет через судовые перевозки, через порты. А в порт зерновые доставляются тремя способами: железная дорога, автотранспорт, по реке на баржах", — напомнил президент УЗА, добавив, что в Украине есть около 1 тыс. элеваторов общей емкостью хранения около 40 млн т.

По словам Н. Гобрачева, зернотрейдеры с внутренних элеваторов, которых около тысячи, могут грузить ежедневно около 700 тыс. т, а перевозить по железной дороге — не более чем 100 тыс. т ежедневно.

Кроме того, Н. Горбачев назвал проблемой введение Мининфраструктуры весовых норм на дорогах. Он отметил, что инициатива по сохранению дорог хорошая, но вместе с введением ограничений, зерновые грузы частично с автомобильных перевозок "перешли" на железную дорогу. "Вторая оказалась не готова к дополнительным нагрузкам, произошел коллапс", — отметил президент УЗА.

Н. Горбачев сообщил, что за последние три года нагрузка на железную дорогу выросла на 50%,



при этом "Укрзализныця" не закупает ни вагонов-зерновозов, ни тепловозов.

Говоря о вагонном парке, Н. Горбачев отметил, что на сегодняшний момент "Укрзализныця" обладает собственным инвентарным парком, который составляет около 11 тыс. вагонов-зерновозов, а суммарное количество вагонов-зерновозов, которые ездят сейчас, составляет 18 тыс. против 14 тыс. зерновозов в прошлом сезоне.

"Количество вагонов-зерновозов увеличилось, но такое увеличение не смогло компенсировать оборачиваемость вагонов на сегодня", — комментирует Н. Горбачев.

По его словам, если в 2016 г. период оборота вагонов на октябрь был на уровне 8 суток, на сегодняшний день — это более 10 суток.

"Оборачиваемость понизилась на 20%. Думаю, что это проблема комплексная... Сложилась ситуация, что компании, которые купили себе вагоны-зерновозы, не в состоянии обеспечить доставку грузов со своих элеваторов в порты из-за нехватки тепловозов", — объяснил президент УЗА.

Также он рассказал о проблеме отправительских маршрутов. По данным Н. Горбачева, на сегодняшний день из 1 тыс. элеваторов только 46 элеваторов в Украине способны делать отправительские маршруты.

"Что такое отправительские маршруты? Чтобы поезд поехал полным составом, нужно "прицепить" 54 вагона… Можно на одном элеваторе прицепить 54 вагона и отправить их в порт — это маршрут. Так вот элеваторов, способных грузить, по данным "Укрзализныци" — 46… На эти маршрутные перевозки выделяются инвентарные вагоны, чтобы повысить оборачиваемость собственного парка. "Укрзализныця" больше переживает за собственный парк вагонов-зерновозов, и тепловозы выделяет под него… Но эти элеваторы не покрывают всю территорию Украины. Получается, что вывезти зерно с некоторых регионов Украины невозможно, вагоны стоят загруженные или вагоны не подают по несколько дней или недель — не хватает тепловозной тяги или вагонов", — объяснил Н. Горбачев.

Кроме всего прочего, президент УЗА раскритиковал введенную в т.г. систему автоматического распределения вагонов.

"На баланс филиала "Укрзализныци" — Центра транспортной логистики (ЦТЛ) — передан весь парк вагонов-зерновозов. В ЦТЛ есть программа автоматического распределения вагонов, но эта программа не работает в автоматическом режиме. Она работает в ручном режиме… Разработчики также указали, что программа требует доработки", — заявил Н. Горбачев.

Вместе с тем директор компании "Гермес-Трейдинг" Юрий Скичко заявил, что отсутствие качественной перевозки и доставки грузов в Украине наносит вред порядка 7—10 млрд грн. ежегодно за счет проблем транспортной логистики.

Заместитель генерального директора компании "НИБУЛОН" Владимир Клименко отметил, что "Укрзализныця" должна эффективно использовать свои мощности.

"Есть ряд проблем в "Укрзализныце", но мы не должны забывать, что если оборачиваемость вагонов будет 12 суток, мы не вывезем украинский урожай… Если оборачиваемость вагонов будет около 6 суток, парка вагонов, которые есть сегодня, вполне хватит, чтобы перевезти 40 млн т зерновых", — отметил В. Клименко.

В УЗА сообщили, что ассоциация обращалась в "Укрзализныцю" с рядом предложений относительно снятия напряжения на рынке. По их видению, нужно, чтобы в ж/д ведомстве выполнили несколько пунктов. Среди них: увеличение инвестиций в строительство вагонов-зерновозов, приобретение 50 тепловозов и 10 электровозов, окончание реформы по управлению распределением вагонов-зерновозов.

"Мы попросили уменьшить количество вагонов на отправительские маршруты, потому что поднимая оборачиваемость собственного вагонного парка, в региональном разрезе создается очень большое напряжение", — добавил Н. Горбачев.

Также в УЗА попросили "Укрзализныцю" сделать классификацию элеваторов, с которых отправительские маршруты можно делать сборными.

"Некоторые элеваторы, которые способны грузить по 15—20 вагонов, находятся в непосредственной близости друг от друга и могли бы формировать маршрут на узловой станции. Поэтому мы попросили "Укрзализныцю" разработать карты, на которых бы было видно, что на таких "узловых" станциях можно стянуть вагоны с 3—4 элеваторов. Нам эта информация не доступна", — сообщил Н. Гобрачев.

По его данным, ответа на предложение зернотрейдеров от "Укрзализныци" не поступило, поэтому УЗА направила письмо в Антимонопольный комитет Украины с просьбой разобраться в ситуации.

"Ответа от "Укрзализныци" мы не получили, поэтому направили письмо в Антимонопольный комитет Украины, чтобы АМКУ дал ответ на вопрос, нарушает ли "Укрзализныця", и если нарушает, то чтобы помог как регулирующий орган аграриям вывозить свой урожай", — заявил Н. Горбачев.

"УКРЗАЛИЗНЫЦЯ" ОТВЕЧАЕТ

В "Укрзализныце" же заявили, что неэффективное использование клиентами зерновозов приводит к увеличению периода их оборота и срывает выполнение заявок отправителей. Кроме того, в ведомстве считают, что все критические заявления зерновиков — это попытка переложить ответственность за свою неэффективную работу на перевозчика.

"Укрзализныця" для осуществления перевозок зерновых грузов использует весь свой рабочий парк зерновозов. Для увеличения объемов перевозок зерна клиенты должны ускорить оборот зерновозов и не задерживать их в ожидании выгрузки в портах.

Также элеваторы должны соответствовать заявленным планам, а отправки — осуществляться весь год, а не сезонно", — рассказали в "Укрзализныце".

В ж/д ведомстве отмечают, что доказательством неэффективного использования зерновозов клиентами стал тот факт, что на припортовых станциях Большой Одессы простаивает в ожидании выгрузки 4,5—5 тыс. вагонов с зерновыми грузами, а средний простой зерновоза может достигать 12—14 суток.

"Заявители (компании-посредники) пытаются быстро заполнить планами и электронными заявками с портами всю пропускную способность станций согласно с единым технологическим процессом, не учитывая при этом реальное количество грузов на элеваторе. Это происходит и из-за того, что элеваторы не предоставляют подтверждения относительно имеющихся объемов и не несут за это ответственность. Элеваторы сложно привлечь к обязанности декларирования реальных имеющихся объемов", — сообщили в "Укрзализныце".

В ж/д ведомстве рассказали, что с октября 2017 г. железнодорожники внедрили систему планирования отправительских маршрутов.

"Так, в октябре были отгружены 42 маршрута, в ноябре — 217 маршрутов. Это свидетельствует о том, что транзитный оборот порожнего вагона-зерновоза сократился до 16 суток с 38 суток. Поэтому "Укрзализныця" и дальше будет применять маршрутизацию зерновых отправок и предлагать отправителям планировать отправки равномерно на протяжении всего года, а не сезонно", — говорят в ж/д ведомстве.

Как сообщил директор по экономике и финансам "Укрзализныци" Андрей Рязанцев, за 11 месяцев 2017 г. "Укрзализныця" перевезла больше зерновых грузов, чем за весь 2016 г.

"На рынке мы имеем проблемы, связанные с сезонностью перевозок на зерновом рынке… В середине года есть провал в перевозках, но с выходом на максимальную мощность под конец… В этой ситуации нужно понимать, что в пик перевозок "Укрзализныця" нуждается в наибольшем количестве тягового и подвижного состава, тогда как к середине года есть его избыток", — рассказал А. Рязанцев.

По его словам, "Укрзализныця" в середине года обращалась к партнерам по зерновым перевозкам с предложением купить вагоны и передать их "Укрзализныце" в лизинг на 5 лет.

"За эти 5 лет, обеспечивая грузоперевозки зерновых клиентов, которые купили зерновозы, "Укрзализныця" выкупила бы вагоны и забрала в свою собственность… Это предложение рынок не воспринял, и, в конце концов, мы не получили ни одной позитивной обратной реакции", — подчеркнул А. Рязанцев.

Более того, в ж/д ведомстве заявили, что той серьезной проблемы, той угрозы, о которой заявляют зернотрейдеры, сейчас не наблюдается.

"Безусловно, у нас могут возникать напряжения в будущем. На сегодняшний день… той серьезной проблематики, той угрозы, о которой заявляют зернотрейдеры, мы не наблюдаем. В процессе перевозок возникают разные перевозки, но "Укрзализныця" — это корпорация, которая в конечном итоге, обеспечивая функцию перевозки всех необходимых грузов, думает и об уровне своих доходов, и о себестоимости собственных услуг. Когда на протяжении 1 года количество точек выгрузки зерновой продукции возрастает с 500 до 750 ед., это усложняет и растягивает процесс, в том числе и имеет влияние на оборот вагонов", — добавил А. Рязанцев.

По его словам, для того, чтобы улучшить работу по экспорту грузов и сотрудничество между "Укрзализныцей" и рынком перевозок зерновых, необходимо уже в 2018 г. внедрить планирование отправки грузов.

Вместе с тем глава филиала "Центр транспортной логистики" (ЦТЛ) "Укрзализныци" Сергей Подгородецкий отметил, что на сегодняшний день на "Укрзализныце" присутствует более 270 отправителей зерновых, что на 80 отправителей больше, чем в 2016 г.

"Всего зерновых отправных пунктов более 820, из них только 40 пунктов технологически пригодны к отправке маршрутов поездов составом 57 вагонов в едином поезде. Эти маршруты упрощают оборот вагонов, улучшают деятельность и "Укрзализныци", и отправителей", — заявил С. Подгородецкий.

Он также отметил тот факт, что отправители не подают заранее планы по потребности в вагонах, а работают в оперативном режиме, подавая заявки за 3—5 суток до отправки.

"В сентябре были запланированы 53,72 тыс. вагоноотправок, но только 1,95 тыс. отправок из них были заблаговременно запланированы согласно инструкции по планированию ж/д грузовых перевозок. Участники рынка хотят осуществлять свою деятельность в оперативном пространстве — заказать вагоны за 3—5 суток. Они ставят нереальные задачи для "Укрзализныци", и даже при всех технических возможностях мы не можем идеально реагировать… Плюс нужно добавить фактор пропускных способностей наших портов и припортовых станций. К сожалению, целевое направление этих инфраструктурных объектов не было настолько подготовлено к массовому экспорту… К примеру, пропускная способность всех сегментов грузов станции Одесса-порт составляет только 600 вагонов в сутки", — отметил С. Подгородецкий.

Он также добавил, что на сегодняшний день элеваторы запустили на свои мощности на отправку грузов огромное количество посреднических компаний, которые фактически своими заявками оперативного планирования забивают мощности станций, на которых размещены элеваторы.

"Из-за хаотического планирования среднесуточно в портах Большой Одессы пребывает как груз под охраной (как склады на колесах) от 4,9 тыс. до 5 тыс. вагонов-зерновозов", — напомнил он.

РОСЛИК Инна





Обязательность декларации соответствия для электрических товаров



Многие наши клиенты часто обращаются к нам с вопросами, ответы на которые будут полезны большинству субъектов ВЭД, которые ведут бизнес на территории Украины. Один из таких консультационных кейсов связан с необходимостью получения при импорте Декларации соответствия техническим регламентам и возможностью нормативно-правовой аргументации при спорах с таможенными органами в случае незаконного требования предъявления такого документа. Конкретизируя суть вопроса, скажем, что речь шла о получении Декларации соответствия "Техническому регламенту ограничения использования некоторых опасных веществ в электрическом и электронном оборудовании", утвержденному постановлением КМУ № 139 от 10.03.2017 г., а именно о необходимости наличия такого документа для целей таможенного оформления или уже исключительно для непосредственной реализации товара.

Как известно, еще в 2015 г. вступили в силу изменения в ч. 4 ст. 14 Закона Украины "О защите прав потребителей". В соответствии с этими изменениями из Закона была исключена норма, которая предусматривает контроль со стороны таможенных органов наличия на момент таможенного оформления документов, удостоверяющих факт прохождения этими товарами процедуры оценки соответствия (Декларации соответствия).

В то же время, действующими остаются положения статей 29 и 291 Закона Украины "О радиочастотном ресурсе Украины", которые предусматривают осуществление таможенного оформления отдельных типов радиоэлектронных средств и/или излучающих устройств при наличии у субъекта хозяйствования, осуществляющего их ввоз из-за границы, документа, подтверждающего соответствие "Техническому регламенту радиооборудования и телекоммуникационного (конечного) оборудования", утвержденному постановлением КМУ № 679 от 24.07.2009 г.

Исходя из этого, на этапе таможенного оформления товаров, перемещающихся субъектами ВЭД в таможенном режиме "импорт", законные основания для требования предъявления Декларации соответствия техническим регламентам у должностных лиц таможни есть только в случае импорта товаров, которые подпадают под действие Технического регламента № 679.

Если же рассматривать применение Технических регламентов при реализации товара, то непосредственно пункты 12—14, 24—25, 38—40 Технического регламента № 139 говорят о том, что для реализации на территории Украины необходимо составление Декларации соответствия техническому регламенту только для определенных товаров, а именно:

— крупной бытовой техники;

— мелкой бытовой техники;

— оборудования информационных технологий и телекоммуникационного оборудования;

— бытовой электронной аппаратуры;

— осветительного оборудования;

— электрических и электронных инструментов;

— игрушек, оборудования для отдыха и спорта;

— медицинских изделий (в т.ч. медицинских изделий для диагностики in vitro);

— приборов мониторинга и контроля (в т.ч. промышленных приборов мониторинга и контроля);

— автоматических устройств выдачи и дозирования продукции;

— другого электрического и электронного оборудования, которое не относится к вышеуказанным категориям.

В контексте сказанного выше стоит отметить, что есть распространеная практика использования деклараций соответствия, выданных в ЕС для подтверждения выполнения установленных стандартов, которые распространяются для товаров, подлежащих оценке соответствия по техническому регламенту. Для этих целей следует руководствоваться приказом Министерства экономического развития и торговли Украины от 25.07.2017 г. № 1085, которым утвержден Перечень национальных стандартов, идентичных гармонизированным европейским стандартам, соответствие которым предоставляет презумпцию соответствия материалов, компонентов и электрического и электронного оборудования требованиям Технического регламента ограничения использования некоторых опасных веществ в электрическом и электронном оборудовании, утвержденного постановлением КМУ от 10.03.2017 г. № 139.

Согласно перечню, национальный стандарт Украины ДСТУ EN 50581:2014 "Техническая документация для оценки электрических и электронных изделий по ограничению применения опасных веществ" идентичен гармонизированному европейскому стандарту EN 50581:2012.

Таким образом, если в европейской ДС будет указано, что товар произведен в соответствии с гармонизированным европейским стандартом EN 50581:2012, то ее заверенного перевода будет достаточно для продажи товара на территории Украины.

МИРОШНИЧЕНКО Вита,
эксперт ВЭД, генеральный директор Capital Group,
спикер в ТПП Украины и MBA
по направлению "Международный бизнес",
БАДЕРЫЙ Андрей, специалист по нетарифному
регулированию Capital Group





TransCaspian

17-я Каспийская Международная Выставка «Транспорт, Транзит и Логистика»

11 - 13 ИЮНЯ 2018
Баку Экспо Центр, Баку, Азербайджан

Для дополнительной информации
www.transcaspian.az

www.fb.com/TransCaspian
#TransCaspian

Организаторы

ITE



Тел. : +994 12 404 10 00
Факс : +994 12 404 10 01
E-mail: transport@iteca.az

28 заседание МРГ: создание и внедрение Цифровых транспортных коридоров в Украине

В Киеве 22.12.2017 г. состоялось 28-е заседание Межведомственной рабочей группы (МРГ) по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине. В начале встречи участники МРГ обсудили вопрос развития транспортной инфраструктуры и перспективных ИТ технологий в транспортно-логистической сфере.





Гендиректор компании "ППЛ 33-35" Александр Федоров напомнил, что в 2015 г. Европейская комиссия ООН сформировала стратегию единого цифрового рынка для обеспечения лучшего доступа к товарам и услугам с целью обеспечить справедливые условия для всех участников рынка, и в целом для эволюции цифровых экономик и общества.

Он отметил, что формирование цифрового рынка стало одним из 10 политических приоритетов ЕС.



"В ЕС считают, что это обеспечит рост экономик стран ЕС на EUR415 млрд ежегодно, а также поможет создать сотни тысяч новых рабочих мест", — отметил А. Федоров.

Он напомнил также, что единый цифровой рынок ЕС обеспечивает свободное движение людей, услуг и капитала, вместе с тем участники такого рынка могут онлайн заниматься экономической деятельностью в условиях честной конкуренции, высокого уровня замещения личных данных и вне зависимости от гражданства или места жительства. "Это должно облегчать доступ к товарам онлайн для бизнеса в целом", — добавил гендиректор "ППЛ 33-35".

Одной из основных инициатив ЕС, по словам А. Федорова, стала разработка гармонизации цифровых рынков между странами-партнерами и ЕС.

"Приоритетными направлениями были определены: электронная торговля, электронная коммерция, электронная таможня, электронное упорядочение технологий в сфере охраны здоровья, электронная идентификация и транзакции, кибербезопасность и цифровые навыки исследования и продвижения инноваций. Эти вопросы на сегодняшний день поднимаются и государством, и КМУ, и в целом во всех министерствах и ведомствах", — отметил А. Федоров.

Одним из основных направлений работы стало создание нормативно-правовой базы относительно проекта электронной коммерции, электронно-таможенного оформления и электронной логистики, гармонизированными с соответствующими нормативно-правовыми актами ЕС и стран Восточного партнерства.

"Бизнес-сообщество быстро отреагировало на эту инициативу и весной 2015 г. Беларусь, Литва и Украина разработали концепцию "Цифровые транспортные коридоры" (ЦТК) и инициировали создание национальных центров управления транспортной логистики в рамках концепции ЦТК. Это концепция цифровой логистики, которая соединяет все процессы всех участников цепочки поставок в совокупности. Самоинтегрированный подход к оптимизации деятельности всех участников цепочки поставок в соответствии с общей конечной целью, качественное совершенствование всего процесса, а не оптимизация локальных функций каждого участника цепи поставок, стали решающими факторами обеспечения конкурентоспособности", — подчеркнул А. Федоров, добавив, что усиление сотрудничества организаций, которые входят в цепь поставок, стало одной из основных тенденций современного бизнеса в мире.

План действий по внедрению ЦТК был презентован в Брюсселе в июле 2016 г. на заседании "Гармонизация цифровых рынков" и был поддержан ЕС и странами Восточного партнерства. В частности, этот план включает:

— подготовку и реализацию проекта по исследованию среды существующих технологических платформ для создания ЦТК;

— разработку концепции цифровых решений ЦТК как основы для создания национальных центров транспортной логистики в странах Восточного партнерства;

— реализацию пилотного проекта по созданию ЦТК на основе Девятого транспортного коридора по маршруту контейнерного поезда "ВИКИНГ", который проходит от Балтийского до Черного моря, с последующим расширением — до Каспийского моря и до Китая и в страны Центральной и Средней Азии.

А. Федоров напомнил и о результатах внедрения этого плана. Так, в ходе третьего семинара, который

прошел в Одессе в сентябре 2017 г., было отмечено: "В план работы группы по направлению электронной логистики и цифровых транспортных коридоров были включены действия под названием: "Основные решения для интеграции платформы ЦТК на основании концепции Национальных центров по управлению, продвижению, поставке, которые обеспечивают мультимодальные услуги, электронная логистика между странами-партнерами и ЕС", — сообщил А. Федоров.

Он подчеркнул, что нужно обработать эти материалы по направлению работы, разработать или скорректировать соответствующие планы по реализации инициативы. Представителям министерств и ведомств необходимо активно внедряться в работу над начатыми проектами по внедрению ЦТК, а также включить в порядок Транспортной недели-2018 в Одессе ряд вопросов, связанных с гармонизацией цифровых рынков и цифровых транспортных коридоров.



Представитель компании "ППЛ 33-35" Лев Баязитов напомнил, что проводились в 2017 г. исследования в рамках мероприятий региональной сети Восточного партнерства "EU4Digital: ETrade", нацеленных на продвижение функционально совместимых электронных торговых услуг и процессов между странами и с ЕС.

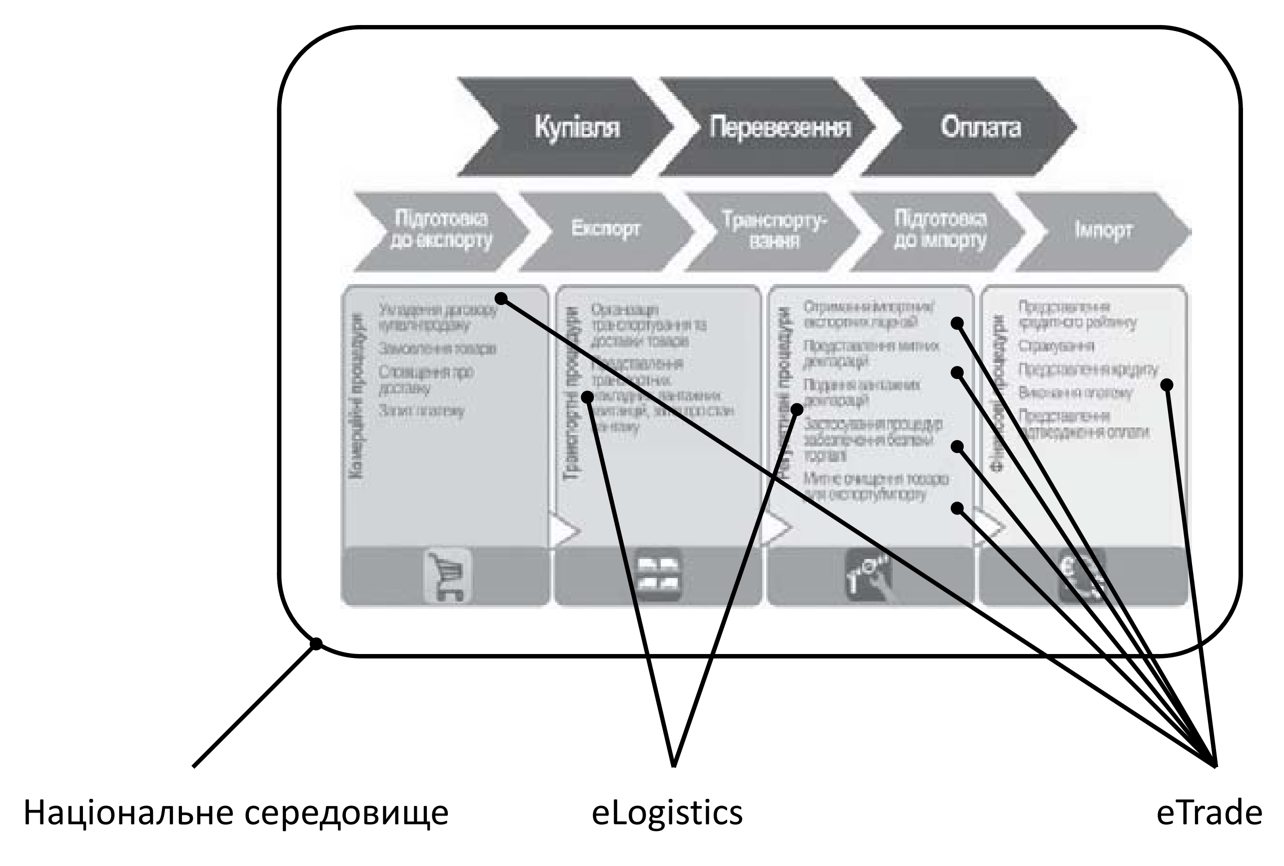
"Цель исследований — анализ пробелов в странах-партнерах по eTrade/eLogistics/ЦТК, а также выработка региональных рекомендаций по гармонизации. Вопросы по способствованию (со стороны органов исполнительной власти — **ред.**) в получении необходимой для исследования информации поднимались на 26 заседании МРГ в июне т.г. Тогда же прозвучала просьба к руководителям центральных органов исполнительной власти способствовать ответам на полученные вопросы", — сообщил Л. Баязитов.

Он напомнил, что исследование заключалось в знакомой схеме торговой операции: покупка—перевозка—оплата.

"По составляющим. Тематика eLogistics касалась двух компонентов: транспортных операций и регулятивных процедур транспортных деклараций (деклараций на груз)… Если говорить о компоненте eTrade (электронная торговля), то он охватывает все группы торговых процедур — и коммерческие процедуры, и регулятивные, и даже часть финансовых процедур. По всем этим точкам были поставлены отдельные вопросы, на которые нужно было ответить "да", "нет" или дать описание. Третий компонент — описание общей среды, которая регулирует торговые операции. В целом это должно дать возможность увидеть, есть ли у государства возможности замены, например, бумажных торговых операций на электронные", — рассказал Л. Баязитов.

Он отметил, что в исследованном нормативно-правовом поле национальной среды не были выявлены законодательные, другие нормативно-правовые

Загальна схема дослідження



акты, нормы, которые могли бы прямо регулировать вопросы электронной торговли и электронной логистики. Вместе с тем были осуществлены поиски и исследования ближайших по содержанию к исследованным темам нормативно-правых актов. К таковым предложено отнести: Закон Украины "Об электронной коммерции", Закон Украины "О внешнеэкономической деятельности", Закон Украины "О транзите грузов", Таможенный кодекс.

"Это законодательная основа для создания цифрового транспортного коридора и внедрения электронной торговли", — заявил Л. Баязитов.

Он уточнил, что в национальной среде также был осуществлен поиск и определен ряд плановых документов, которые имеют потенциал для реализации исследовательских инициатив — политические документы. Это: План мер по имплементации Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС; Национальная транспортная стратегия Украины до 2030 г.; Цифровая адженда Украины — 2020 (Цифровая повестка дня — 2020). Концептуальные основы" (проект).

Л. Баязитов сообщил, что предложены имеющиеся национальные практики, которые возможно использовать в качестве лучших практик для реализации инициатив eLogistics: Практика по использованию электронного перевозочного документа во время перевозки ж/д транспортом — применяется только при внутригосударственных перевозках; Практика функционирования Информационной системы портового сообщества (ИСПС).

Л. Баязитов уточнил, что из документов и процедур, перечисленных в "опроснике", в национальной практике используются: e-SMGS, e-Manifest и electronic bill lading.

"В электронной торговле было выявлено, что основная часть таможенных процедур ориентирована на бумажный оборот документов", — констатировал эксперт.

Подводя итоги, Л. Баязитов заявил, что наибольшим препятствием для создания непрерывных процедур как в области eLogistics, так и в области eTrade определена непригодность существующих бизнес-процессов для адаптации к обращению информации в виде данных.

"Наиболее приемлемым путем преодоления таких препятствий усматриваются корректировки плановых мероприятий по Соглашению об ассоциации и реализация предложений в исследовании", — уточнил Л. Баязитов.

В "Укрзализныце" сообщили, что ж/д ведомство с 2011 г. перешло на электронный документооборот с клиентами. "Со странами-партнерами "Укрзализныця" по порожнему вагону взаимодействует в формате электронных документов. Нас сдерживает таможня, мы обязаны регистрировать бумажные документы… Первое — нам важно взаимодействие с таможней… Также важно добиться парафирования "Укрзализныцей" документооборота с ИСПС, и начнем взаимодействовать с портами",— заявил замначальника Департамента корпоративной информатизации "Укрзализныци" Вячеслав Великодный.



На заседании МРГ аудиторской компанией "ПрофАльянс" были представлены заключения об эффективности работы ИСПС за последние 3 года — с января 2014 г. по декабрь 2017 г.

Как рассказал ведущий эксперт компании "ПрофАльянс" по вопросам управления проектами ГЧП Сергей Козин, Украина проявила политическую волю в процессе внедрения цифровых технологий при таможенном оформлении грузов, к чему на данный момент еще не готовы многие постсоветские страны. "ИСПС является примером позитивного внедрения результатов работы ежегодных международных семинаров по внедрению инструментов электронной записи при таможенном оформлении грузов и созданию цифровых транспортных коридоров", — заявил эксперт.

МИНИНФРАСТРУКТУРЫ "ЗА"

В Министерстве инфраструктуры Украины сообщили, что ведомство уделяет серьезное внимание повышению качества транспортных услуг и обеспечению надежного транспортного сервиса, сообщила и.о. начальника Управления стратегического развития инфраструктуры и инвестиций Екатерина Солянник.



"Одни из составляющих эффективного функционирования транспортной системы — информационное сопровождение деятельности системы, усовершенствование бизнес-процессов и создание прозрачного механизма взаимодействия между заказчиком и исполнителем перевозок. Есть большой круг вопросов, таких как отсутствие единой системы управления и мониторинга информационными потоками по перевозке грузов от производителя к потребителю, отсутствие четкого взаимодействия между существующей транспортной инфраструктурой и логистическими центрами и т.д. Именно для поиска решений этих и других вопросов… экспертами из заинтересованных стран отрабатывается вопрос внедрения системы ЦТК — электронной логистики в цепи перевозок товаров от производителя к потребителю", — заявила Е. Солянник.

Она сообщила, что официально уже не единожды подтверждалась важность и необходимость исследования и внедрения ЦТК и системы eLogistics.

Она сообщила, что в начале ноября т.г. в Киеве было проведено первое заседание рабочей группы по внедрению ЦТК и системы eLogistics.

"Мининфраструктуры вышло с инициативой провести первое заседание по данному вопросу с представителями центральных органов исполнительной власти,

которые принимают участие в реализации проектов ЦТК — транспортники, таможня, а также при участии бизнес-сообщества",— отметила Е. Солянник.

Она сообщила, что по результатам обсуждения было принято решение создать международную рабочую группу, в которую бы входили как госорганы, так и бизнес. Эта рабочая группа должна создать Дорожную карту по организации проектов внедрения ЦТК.

"У нас есть несколько проектов, которые реализуются как на национальном, так и на региональном уровне. Есть проекты, которые реализуются на уровне железных дорог, а также проекты, реализуемые таможенными органами. Но ни один из этих проектов никак не связан друг с другом. Потому Мининфраструктуры вышло с предложением относительно создания общей рабочей группы, которая будет объединять желания и стремление государственной власти и бизнеса по внедрению безбумажных технологий", — подчеркнула Е. Солянник.

Она отметила, что соответствующие предложения были разосланы всем министерствам и ведомствам, однако ответ с предложениями предоставила только ГФСУ.

"Ни одним министерством на сегодняшний день не предоставлено ни кандидатур, ни предложений в Дорожную карту, ни предложений по концепции внедрения цифровых механизмов. Есть огромная просьба активизировать работу по данному вопросу", — заявила Е. Солянник.

Кроме того, представитель Мининфраструктуры сообщила, что по результатам обсуждения была поддержана концепция развития ЦТК, достигнуты договоренности по отработке вопроса по созданию национальных транспортных центров.

"Также мы должны обратиться с просьбой — принять к рассмотрению заявку на разработку технических требований по пилотному проекту по созданию ЦТК в направлении Балтийское море—Черное море. Также необходимо инициировать встречу железнодорожных администраций Литвы, Беларуси и Украины — стран, которые принимают участие в работе поезда "ВИКИНГ" — для обсуждения этого вопроса",— заявила Е. Солянник.

Подводя итоги, она уточнила, что первым этапом проекта должно стать внедрение ЦТК на базе поезда "ВИКИНГ" с последующим подключением морских портов Украины и Литвы. Второй этап должен включить в себя подключение к этому проекту Молдовы, Грузии и Азербайджана, третий этап — подключение к проекту стран ЕС — Польши, Венгрии и Словакии.

ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ: ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Также на заседании МРГ обсуждались вопросы, связанные с электронным документооборотом. Как сообщил руководитель Секретариата МРГ, президент Ассоциации "УКРВНЕШТРАНС" Олег Платонов, в развитии этого направления есть ряд юридических и технических препятствий.



Говоря о проблеме согласования форматов представления данных, О. Платонов сообщил, что кроме Минфина никто не обеспокоен вопросом электронного документооборота, вопросами "единого окна".

Говоря о совместном признании электронных сертификатов, он отметил, что в Украине каждое министерство и ведомство должно разработать Дорожную карту, план действий, в котором указать ответственность, согласно международным соглашениям, за определенные сертификаты, а также показать деловые процессы.

"В Украине проходит очень сложный период дерегуляции. Все находятся в "зоне турбулентности", потому как, с одной стороны, якобы поддерживают украинских предпринимателей, с другой стороны — существуют опасные тенденции понижения качества продуктов", — заявил президент Ассоциации "УКРВНЕШТРАНС".

Л. Баязитов сообщил, что если говорить об обороте конкретных документов, к примеру электронных сертификатов, то предполагается, что в этой сфере все сделано, и осталось решить ряд незначительных вопросов. Однако же в Украине наоборот, есть точечные достижения, но общая платформа отсутствует.

"В данном случае, говоря о взаимном признании каких-либо электронных документов в международном пространстве в т.ч., нужно в первую очередь понимать, какое нужно сделать домашнее задание", — сообщил Л. Баязитов.

Он также представил видение такого домашнего задания МРГ "Наиболее общие шаги в национальной среде для общего признания электронных документов".



Главный государственный санитарный врач на водном транспорте Украины Николай Голубятников отметил необходимость скорейшего внедрения всех процессов по упрощению процедур торговли.

"Если мы пишем закон о том, что должны работать по международным сертификатам, то мы должны работать как по импорту, так и по экспорту… Сегодня кто на что горазд, тот и выдает сертификаты", — отметил Н. Голубятников.

РОСЛИК Инна

С видеотрансляцией 28 заседания Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине можно ознакомиться по ссылке: https://www.youtube.com/watch?v=0TJ_h2aqm98





Поезд комбинированного транспорта «Викинг» — ваше логистическое решение быстрой, безопасной и дешевой доставки ваших грузов между Балтийским и Черноморским регионами.

VIKING Train is your logistics solution to fast, safe and cost-friendly delivery between Baltics and the Black Sea Region

Ильичевск Клайпеда 52 часа
Дистанция 1766 км

Контрейлерный поезд «Викинг» – это совместный проект Литовских, Белорусских, и Украинских железных дорог, компаний-операторов поезда, Клайпедского, Ильичевского и Одесского портов, который стартовал в 2003 году.

VIKING train, the joint project of Lithuanian, Belarusian and Ukrainian Railways, operation-companies, Klaipeda, Illichivsk and Odessa ports was launched in 2003.

Маршрут поезда: Одесса/Ильичевск - Киев - Минск - Вильнюс - Клайпеда и обратно.

Поездом осуществляются перевозки как 20 и 40 футовых универсальных и специализированных контейнеров, так и автопоездов (контрейлеров). Для грузов, перевозимых поездом «Викинг», администрациями железных дорог установлены специальные льготные тарифы.

Route: Odessa/Illichivsk – Kyiv – Minsk – Vilnius – Klaipeda and return.

Train carries both 20- and 40-foot containers, universal containers, special-purpose containers, truck trains (contrailers). VIKING offers special discount rates.

На сегодняшний день к проекту «Викинг» присоединились Болгарские, Молдавские и Румынские железные дороги. В перспективе планируется продление маршрута в Турцию и страны Скандинавии.

As for today Bulgarian, Moldavian and Romanian Railways joined VIKING project.
It is planned to extend the route to Turkey and Scandinavian countries.

Одной из целей является реализация высокотехнологического процесса «единого окна» и совершенствования организационной структуры таможенных процедур, содействие разработке и внедрению единого унифицированного товарно-сопроводительного документа.

One of the key goals is to introduce Single Window and improve the organizational framework of customs procedures, assistance in introduction of the single consignment note.



Преимущества проекта / Benefits

- Меньшая по сравнению с другими видами транспорта стоимость перевозки
  Lower shipping cost, especially in comparison with other modes
- Фиксированный график перевозки, небольшое транзитное время
  Fixed schedule, reduced transit time
- Безопасность перевозки, сохранность грузов на всем пути следования
  Safety and security of goods
- Ускоренные таможенные и пограничные процедуры
  Facilitated customs and border procedures
- Соединение с морским сообщением Балтийского и Черного морей
  Linkage with Baltic and Black seas
- Уменьшение негативного воздействия на окружающую среду
  Environment-friendly

Возможности / Options

- Отправка грузов в контейнерах прибывших в морские порты Украины и Литвы
  Shipment of container goods from Ukrainian and Lithuanian seaports
- Стафировка и дальнейшая отправка грузов в контейнерах принадлежности железных дорог
  Stuffing and further shipment of goods in containers owned by the railways.
- Отправка автопоездов прибывших в морские порты на паромах или судах Ро-Ро
  Shipment of truck trains arrived at sea ports on ferries or ro-ro vessels

www.vikingtrain.com

PLASKE
ПЛАСКЕ
Energy in motion
VIKING Train Operator

АО «ПЛАСКЕ» предоставляет полный спектр транспортных, логистических, таможенных и финансовых услуг при организации перевозок грузов по железной дороге, морем, авиа и автотранспортом.

PLASKE JSC renders full scope of transport, logistics, customs and financial services related to international freight forwarding by rail, sea, air, and road modes.



а/я 299, 65001, Одесса, Украина
P.O.Box 299, 65001, Odessa, Ukraine
+38 (048) 7 385 385. Fax: +38 (048) 7 385 375
+38 (048) 7 288 288. Fax: +38 (048) 7 287 221
cargo@plaske.ua
plaske.ua

26-й Международный форум "Дни качества в Киеве'2017" в рамках Европейской недели качества в Украине

Почти три десятилетия во второй четверг ноября под эгидой ООН на планете отмечается Всемирный день качества, девиз которого "Качество — во имя лучшей жизни". Начиная с 1992 г. Украинская ассоциация качества (УАК) ежегодно проводит Международный форум "Дни качества в Киеве", посвященный Всемирному дню качества (с 1995 г. он одновременно стал центральным мероприятием Европейской недели качества в Украине).



В этом году мероприятия 26-го Форума проходили в Киеве с 7 по 10 ноября. Его организаторами выступили Украинская ассоциация совершенства и качества (УАСК), УАК и УСПП при поддержке Совета предпринимателей при КМУ, Киевского национального экономического университета им. В. Гетьмана (КНЭУ), Международной гильдии профессионалов качества (МГПК) и Клуба лидеров качества стран Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ).

В рамках Форума было проведено несколько мероприятий.

Первым мероприятием Форума было Гран-при IV Международной олимпиады по менеджменту среди молодежи. Оно было проведено 7 ноября 2017 г. в помещении Национального университета биоресурсов и природопользования Украины (НУБиП).

Организаторами Гран-при выступили Международная гильдия профессионалов качества (МГПК), Клуб лидеров качества стран Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ), УАСК и НУБиП. Главным спонсором Гран-при была фармацевтическая компания "Юрия-Фарм", обладатель Награды за качество стран ЦВЕ.

Перед участниками Гран-при выступили президент Международного оргкомитета Олимпиады П. Калита и ректор НУБиП С. Николаенко.

В соревнованиях принимали участие победители IV Международной олимпиады по менеджменту среди молодежи в номинациях "Система менеджмента качества" и "Практики и методы менеджмента" из 3-х стран — Беларуси, Казахстана и Украины.

Индивидуальные соревнования Гран-при состояли из трех этапов: первый — определение финалистов по номинациям; второй — определение победителей по номинациям; третий — определение абсолютного победителя Супер Гран-при (среди победителей по номинациям).

Победителем Гран-при в номинации "Система менеджмента качества" стала Виктория Ковалева, РУП "Витебский ЦСМС" (Беларусь), а в номинации "Практики и методы менеджмента" — Екатерина Ищенко, Полтавский национальный технический университет им. Юрия Кондратюка (Украина). Статус абсолютного победителя Гран-при завоевала Виктория Ковалева.

Состоялись также командные соревнования Гран-при. В них победила команда Евразийского национального университета имени Л.Н. Гумилева (Казахстан). Команда НУБиП из Украины была отмечена за лучшую песню на тему менеджмента.

Победители Гран-при получили дипломы МГПК, ценные призы, предоставленные спонсором, и кубки. Эти награды были вручены 9 ноября 2017 г. во время проведения центрального общенационального мероприятия 26-го Форума — научно-практической конференции.

После подведения итогов Гран-при была объявлена V Международная олимпиада по менеджменту среди молодежи.

Следующим мероприятием Форума было очередное открытое совместное заседание Клуба лидеров качества Украины и Клуба лидеров качества стран ЦВЕ. Оно состоялось 8 ноября на базе КНЭУ — призера Украинского национального конкурса качества. Во время открытия заседания президент Клубов П. Калита вручил КНЭУ сертификат EFQM (Европейского фонда управления качеством) "Признанное совершенство, 4 звезды". Получила эту престижную награду проректор по научной работе КНЭУ Л. Антонюк.



На заседании Клубов была представлена совместная научная разработка промышленников и ученых "Доктрина "Украина-2030": перспективные вызовы для украинских предприятий и пути ответа на них", которую представил народный депутат Украины, известный украинский бизнесмен С. Тарута.

Участники заседания ознакомились с опытом КНЭУ по совершенствованию Университета с использованием концепций и модели совершенства EFQM. С интересом были выслушаны доклады на различные темы, в частности:

— "Научный парк и его роль в коммерциализации интеллектуальных продуктов КНЭУ", А. Матвийчук, директор научного парка КНЭУ, д.э.н.;

— "Бизнес-форум в системе стратегического развития КНЭУ и потребителей", А. Федорченко, заведующий кафедрой логистики, д.э.н.;

— "Сотрудничество КНЭУ с международной консалтинговой компанией E&Y — пример партнерского взаимодействия в сфере высшего образования", Л. Максимец, специалист по отбору персонала компании E&Y;

— "Инновационная программа деятельности структурного подразделения (на примере кафедры иностранных языков и межкультурной коммуникации)", А. Шевченко, заведующая кафедрой иностранных языков и межкультурной коммуникации, и т.д.

В заключение заседания участники заседания ознакомились с уникальными проектами КНЭУ: "Социальная деятельность как инструмент для разви-

тия личностных компетенций", ярко представленным командой Енактус, и "Триполье — цивилизация творцов" (работы по реконструкции трипольских изделий), представленным народным мастером Л. Смоляковой.

9 ноября прошло центральное общенациональное мероприятие 26-го Международного форума "Дни качества в Киеве" — Научно-практическая конференция "Украина пролагает путь в ЕС: как добиться конкурентоспособности предприятий и экономики".

Участников конференции приветствовали президент УАСК П. Калита и проректор по научной работе КНЭУ Л. Антонюк.

На конференции было много интересных докладов, в частности, "Современное состояние промышленности и экономики Украины и пути его улучшения" (С. Зимин), "Создание благоприятного бизнес-климата — важное условие для повышения конкурентоспособности украинских компаний" (Л. Козаченко), "Как украинским предприятиям сохранить конкурентоспособность на насыщенных рынках" (П. Калита), "Эффективность управления в новосозданных объединенных территориальных общинах — залог успеха" (В. Удовиченко), "Конкурентоспособность высшего образования в системе конкурентоспособного развития Украины" (Л. Антонюк), "Адаптивное управление (по материалам Форума EFQM)" (Т. Калита), "Экологизация бизнеса — условие выживания и новые возможности для развития" (С. Берзина), "Пест-контроль — важный фактор безопасности и качества сельскохозяйственной продукции" (Т. Подберезняк), "Украинский потребитель на пути к европейскому качеству: реалии и перспективы" (Н. Притульская), "Система управления АО "ПЛАСКЕ": устойчивое развитие на базе международного опыта" (Д. Глаголев), "Гармонизация и имплементация стандартов ISO: современный международный и украинский опыт" (Ю. Попова), "Развитие социально-экологической сферы — инструмент привлечения инвестиций" (М. Волосковец), "Повышение интереса к независимому подтверждению квалификации персонала" (Ю. Кабаков), "Целевые системы менеджмента на базе стандартов ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001, ISO 50001: последние новости" (В. Шеруда) и др.

Заслушав и обсудив доклады и сообщения, а также проанализировав полученные материалы, участники 26-го Международного форума "Дни качества в Киеве‘2017" отметили, что в Украине до сих пор продолжает господствовать устаревшая философия дефицитного рынка, которая заложила хроническое отставание отечественной экономики. Так, несмотря на то, что в условиях насыщенного рынка конкурентная борьба преимущественно идет выше норм стандартов, до сих пор считается, что для обеспечения конкурентоспособности достаточно соответствовать стандартам и техническим регламентам. Основываясь на устаревшей философии, в стране продолжают утверждать, что для обеспечения конкурентоспособности организаций и экономики достаточно сконцентрировать внимание на продукции, в то время как на насыщенном рынке этому уже давно служат системы управления (менеджмента). В Украине далеко не всегда адекватно понимают, какими должны быть современные системы менеджмента организаций, и что нужно делать для повышения их эффективности. Как следствие, украинские компании не способны адекватно реагировать на ситуации и изменения этих ситуаций, которые постоянно возникают на глобальном насыщенном рынке. Принципиальным недостатком является и то, что в Украине практически не готовят специалистов, которые системно и комплексно разбираются в современном менеджменте и его влиянии на конкурентоспособность организаций. Таким образом, можно утверждать, что властные структуры и общество в целом еще не уделяют должного внимания проблемам системного менеджмента и совершенствованию предприятий, организаций и учреждений, присущим насыщенному рынку. Без внимания остается и то, что в мире набирает обороты четвертая промышленная революция, в результате которой конкурентная борьба на мировых рынках еще больше обострится.



Также было отмечено, что одновременно с властью к содействию совершенствованию предприятий, организаций и учреждений должны приобщиться общественные организации и союзы, в том числе объединения работодателей. Только вместе, объединив усилия власти, общественности и бизнеса, можно достичь заметных положительных результатов, существенно улучшить социально-экономическую ситуацию в стране.

В заключение участники Форума приняли Решение, которое было направлено в органы исполнительной власти и общественным организациям Украины.

В последний день Форума для руководителей и специалистов украинской промышленности дополнительно были проведены семинары по актуальным вопросам совершенствования с учетом изменений, происходящих на глобальном насыщенном рынке: "Четвертая промышленная революция: к чему и как готовиться", лектор Т. Калита, и "Практическое внедрение ISO 22000", лектор В. Микусевич.

Украинская ассоциация качества



Південний агропромисловий ярмарок

ККЗ Ювілейний

Фермер

2018

ХЕРСОН

20-22 лютого

Сільськогосподарська техніка
Устаткування для переробки
Новітні технології

Насіння та посадковий матеріал
Садово-городний інвентар
Засоби захисту рослин

Банківські послуги

Режим роботи с 10 до 18 год.



Організатор: **т. (0552) 22-55-06, 45-40-17**

Департамент агропромислового розвитку ОДА

095 2879188

Инновации в действии!

Обзор выставки "Агро-СФЕРА/Зерно-СФЕРА 2017"

Отечественным аграриям и трейдерам постоянно приходится сталкиваться со сложностями, связанными с экономической нестабильностью в Украине. Однако позитивные тенденции наблюдаются в различных областях агрохозяйственного комплекса страны: в производстве и экспорте зерна, подсолнечного масла и т.д.

Подъем производства в Украине аграрной продукции, ее экспортного потенциала дает своеобразный посыл для инновационного развития предприятий и инфраструктуры отрасли. Всестороннее представление продукции и услуг, всестороннее обсуждение специалистами актуальных проблем и нахождение решений, дискуссии непосредственных участников рынка, представителей власти, контролирующих органов и отраслевых ассоциаций возможно только на деловых площадках, т.е. выставках, которые, по сути своей, напрямую служат инновационному развитию той или иной отрасли.





В Одессе в выставочном комплексе Одесского морского порта 22—24 ноября 2017 г., при поддержке Министерства аграрной политики и продовольствия Украины, Одесской облгосадминистрации, Аграрного союза Украины, Ассоциации фермеров и частных землевладельцев Украины, Семенной ассоциации Украины, Всеукраинской ассоциации пекарей, Одесской национальной академии пищевых технологий, Одесской государственной академии строительства и архитектуры состоялось традиционное ежегодное мероприятие — IV специализированная выставка "Агро-СФЕРА/Зерно-СФЕРА", приуроченная ко Дню работников сельского хозяйства. Лучшие специалисты отрасли были награждены Ассоциацией фермеров и частных землевладельцев Украины за личный вклад в развитие агропромышленного комплекса и высокое профессиональное мастерство почетными наградами и дипломами.

Выбор Одессы как места проведения такой выставки не случаен. Одесская область второй год подряд дает рекордный урожай: более 4 млн т зерна и занимает в Украине 2 место по валовому сбору зернобобовых культур. Одесский регион (порты Большой Одессы) является основным логистическим узлом перевалки аграрной продукции.

Являясь уникальным специализированным мероприятием на юге Украины, посвященным развитию сельского хозяйства, в этом году выставка в четвертый раз подтвердила свои позиции и собрала более 80 компаний из 24 областей Украины и Дании. Выступая традиционной ежегодной площадкой для встречи специалистов и демонстрации новинок отрасли, экспозиция выставки вновь представляла ключевые области агропромышленного комплекса Украины.

В церемонии открытия аграрного форума приняли участие: И.М. Петрив, начальник Управления аграрной политики Одесской ОГА; В.В. Варбанец, председатель Ассоциации фермеров и частных землевладельцев Украины Одесской области, Г.В. Новиков, председатель Аграрного союза Украины; В.В. Добровольский, Всеукраинская ассоциация пекарей, "Одесский Каравай"; С.В. Григоренко, исполнительный директор Семенной ассоциации Украины; Л.Г. Клебанова, председатель Союза женщин-фермеров Украины.

Семеноводческое направление представляли ведущие в Украине институты и предприятия: "Агро Арена", Всеукраинский институт селекции (ВНИС), НПФ "Гран", "Знамагро", "Инвестагрокапитал", Кировоградский семенной завод, "Маис", Научный Институт Селекции, НПЦ "Реаком", НПФ "Селекта".

Агрохимию и высокоэффективные средства защиты растений предлагали компании Агрофирма "Гермес", Завод "Фадеев Агро", ИНВЕП, "Родонит", ПНП "Рост Ок", "СтимОрганик", "Ярило".

На выставке были представлены национальные производители сельскохозяйственной техники и оборудования с новейшей техникой и разработками: "Аверс-Агро", "Агро Партекс", Криворожский Завод Автомобильных Надстроек, "Федерн Трейд", "Экструдер".

Технологии и оборудование по очистке, переработке, транспортировке и контролю качества зерна были представлены на стенде компанией "Аэромех".

Системы автоматизации объектов аграрного сектора, а также специализированное программное обеспечение представляли на своих стендах компании "Альтем Инжиниринг" и "Інноваційно Технічні Рішення".

Агроиндустриальное строительство, проектирование и инжиниринговые услуги были представлены на стенде компании "ГИПРОПРОМ Строй".

Разработки и технологии в области энергосбережения и альтернативных источников энергии были представлены на стенде компании "Атмосфера".

В большом количестве на выставке были представлены транспортные средства, которые демонстрировали компании: Royal Motors, Автомобильный Дом "Одесса", "ВиДи Пальмира", — это внедорожники, мотоциклы, автомобильная и сельскохозяйственная техника.

В работе выставки приняли участие ведущие в аграрном секторе банки: "ОТП Банк", "Радабанк", "Райффайзен Банк Аваль", "Ощадбанк", Первый Украинский Международный Банк (ПУМБ).

Самое активное участие в выставке и сопутствующей деловой программе приняли ведущие учебные и научные заведения отрасли: Одесская национальная академия пищевых технологий, Одесская государственная академия строительства и архитектуры.

Предприятия "Завод "Кранкомплект" и "Южмормонтаж" представляли на выставке подъемное оборудование и услуги по монтажу подъемно-транспортного и технологического оборудования.

Руслан Остапенко, начальник коммерческого отдела предприятия "Южмормонтаж": *"Основная цель участия в выставке "Агросфера" для ЧАО "Южмормонтаж" — это сближение со специалистами, работающими в аграрной и пищевой промышленности Украины. Нам все чаще выпадает честь вносить свой вклад в развитие данной отрасли, предоставляя услуги монтажа крупных объектов, в том числе и целых технологических комплексов. Например, летом этого года мы выполнили работы по монтажу завода томатной пасты в Николаевской области.*

Уже в первый день выставки мы познакомились с несколькими потенциальными партнерами, которых заинтересовал наш опыт и собственный автопарк с автокранами г/п до 180 т и грузовыми машинами для грузов до 23 т. Планируем продолжить переговоры после выставки и надеемся на налаживание сотрудничества.

В следующем году планируем также принимать участие в выставках, связанных с агрологистикой,



аграрной и пищевой промышленностью, в частности это "Агрологистика", которая будет проходить совместно с "ИнтерТранспорт".

В рамках выставки проходила насыщенная и разноплановая программа мероприятий. Большой интерес гостей и участников выставки вызвали круглые столы, организованные Министерством аграрной политики и продовольствия Украины, Управлением аграрной политики Одесской ОГА по тематике "Кластерная модель развития сельских территорий: современное состояние и перспективы", Одесской национальной академией пищевых технологий по тематике "Реконструктивный тип адаптации экономики Украины к условиям постиндустриального общества", научно-практическая конференция "Развитие кооперации", организованная Аграрным союзом Украины, областная конференция фермеров и частных землевладельцев Украины, рабочая конференция "Аграрии Украины выходят на рынок Германии", организованная Баварским домом Одесса, научно-практический семинар "Эколого-мелиоративный мониторинг орошаемых земель (на примере Нижне-Днестровской оросительной системы Беляевского района), организованный кафедрой гидротехнического строительства Одесской государственной академии строительства и архитектуры.

Выставка проводилась при поддержке и активном участии Всеукраинской ассоциации пекарей, и в течение трех дней "Одесский каравай" проводил на экспозиции яркие незабываемые мероприятия для гостей, посвященные хлебопекарной отрасли: тематическую викторину с розыгрышем сладких призов, мастер-классы и консультации по выпечке хлебобулочных изделий от ведущих технологов компании, презентацию-дегустацию хлебобулочных изделий.

С каждым сезоном украинские трейдеры все активнее осваивают азиатский рынок, увеличивая поставки в регионе и расширяя географию. На фоне расширения рынков сбыта и отмечаемого снижения качества на сегодняшний день в Украине актуализируются вопросы развития экспортной инфраструктуры, а также стимулирования производителей к повышению качества выращиваемой продукции.

Экспортный потенциал зернового рынка Украины в 2015/16 МГ составил 38,5 млн т, в 2016/17 МГ — около 38,1 млн т, в текущем МГ — оценивается в 39,9 млн т. За последние несколько лет производство зерна кукурузы в общей структуре агропроизводства Украины стало одним из наиболее интенсивно развивающихся. Кукуруза остается самой стабильной и прибыльной культурой. И при благоприятных погодных условиях и получении ожидаемого валового сбора сможет вернуть статус основной экспортной культуры Украины. Аналитики повысили оценку экспорта зерновых до 17,7 млн т. Экспортный потенциал рынка пшеницы оценивается в 14,6 млн т, ячменя — 5 млн т.

Повышенный спрос на подсолнечное масло на мировом рынке позволил не только сохранить объемы экспорта на достаточно высоком уровне, но и достичь рекордных 5,7 млн т.

Качество, логистика и условия торговли являются одними из важнейших факторов, обеспечивающих трейдерам расширение рынков сбыта и успешную мировую торговлю. Сложившаяся ситуация ставит перед украинскими аграриями и трейдерами новые задачи, связанные с обеспечением возможности оперативной отгрузки больших партий для дальних морских перевозок, а также с постоянным мониторингом качества и фитосанитарного состояния формируемого урожая. При этом данные задачи должны решаться комплексно — на законодательном уровне и при одобрении и поддержке бизнеса.

Александр Бойко, заместитель начальника коммерческой службы ГП "Мариупольский МТП": *"Мы рады представлять наше предприятие на этой*



выставке. Наша цель — показать, что мы скоро достроим зерновой терминал, который будет предоставлять услуги по перевалке зерна.

На выставке представлено много предприятий, разнообразных по своей направленности, по своему роду деятельности, но так или иначе, имеющих отношение к агрохозяйственному комплексу. Мы почерпнули много нового, нашли интересные полезные контакты, в первую очередь — это производители оборудования для агроперевалочных терминалов, поставщики запчастей и комплектующих для судо-



погрузочных машин, а также обменялись мнениями с представителями предприятий, производящих сельскохозяйственную продукцию".

Дарья Пешкова, старший специалист отдела инвестиций ГП "Мариупольский МТП": *"Выставка производит хорошее впечатление. Понравилось, что в каждом тематическом сегменте представлено достаточное количество экспонентов. Мне, портовому работнику, было очень интересно пообщаться с представителями компаний-поставщиков перегрузочного оборудования. Было много посетителей, которые, видя, что мы предприятие, которое развивается и строится, предлагали свою продукцию и услуги в области поставок оборудования, строительных услуг и т.д."*

"Развитие аграрного рынка, растущий объем производства сельскохозяйственной продукции, значительно превышающий объемы внутреннего потребления, неизбежно приводят к позиционированию аграрного сектора как ключевого элемента экспортного потенциала Украины в целом, и Одесской области в частности. Рост экспорта зерна невозможен без построения современной эффективной логистики. Развитие морского и речного транспорта, представленных в Одесской области портов, принимающих на себя основной экспортный поток зерновых, является ключевой задачей, решение которой обеспечит стабильный рост доходности зернового экспорта, а также транспортной инфраструктуры Украины в целом", — говорят организаторы выставок "АгроСфера" и "ИнтерТранспорт" — "Центр выставочных технологий".

Учитывая географические особенности Одессы, в продолжение темы агрологистики, на специализированной экспозиции "ЗерноСфера" были представлены компании, оказывающие услуги, реализующие



оборудование и технологии по переработке зерновых и масличных культур, перевалке и хранению зерна. В работе экспозиции приняли активное участие компании "Agrotechnology APS", "ЮгАнгарСтрой".

Ольга Князева, старший менеджер компании "ЮгАнгарСтрой": *"В выставке "АгроСфера" участвуем не первый раз. Каждый год данная выставка проходит на достаточно высоком уровне. К сожалению, в этом году свои коррективы внесла погода. Основная наша цель участия в данной выставке — привлечение клиентов. На самом деле многие фермеры нас уже знают и пользуются нашими зернохранилищами не один год, у некоторых заказчиков уже по несколько наших ангаров, так как компания на рынке работает более шести лет.*

Основное направление деятельности нашей компании — строительство бескаркасных ангаров. Наша продукция более эффективна: и по стоимости, и по срокам монтажа (1000 м² за 4—7 дней), и по окупаемости — по сравнению с другими видами сооружений, предназначенных для хранения зерновых. Еще одно преимущество нашей продукции в том, что нет необходимости в капитальном фундаменте — в основании под ангар. Фундамент идет облегченный (точечный, ленточный) — до точки промерзания грунта делаются металлические закладные через каждые два метра на необходимую высоту над землей, к которым уголком определенного размера выводится наружу в "0" и непосредственно металлоконструкция из оцинкованной стали крепится к нему (метизное и болтовое соединение). Между собой готовые арки вальцуются в замок. Удобно еще то, что производство проводится по месту монтажа, на территории заказчика, так что можно увидеть весь процесс. Такая конструкция не является капитальным строением.

В настоящее время мы, по сути, являемся лидерами своего направления в стране. Группа компаний работает по всей Украине. Являемся застройщиками компаниям, которые выступают от нашего имени и работают по привлечению клиентов. Наши основные заказчики — это фермеры. В нашей продукции очень заинтересованы крупные перегрузочные зерновые терминалы, обладающие достаточными площадями.

В следующем году планируем участвовать и в выставке "АгроЛогистика", и в данной выставке".

Из мероприятий агрологистической тематики большой интерес вызвали проходившие во время работы выставки конференция "Зерновые терминалы: новые проекты, оборудование и технологии" и круглый стол "Актуальные вопросы автоматизации управления и учета для предприятий морского, автомобильного и железнодорожного транспорта, элеваторов и зерновых терминалов".

Всего в ходе работы выставки было зарегистрировано более 4000 специалистов из 7 стран: Украины, ЮАР, Нигерии, Пакистана, Ганы, Франции и Австралии. В числе зарегистрированных — представители предприятий аграрной отрасли из 24 областей Украины.

"Поддержка выставки Министерством аграрной политики и продовольствия Украины, областной государственной администрацией, общественными объединениями свидетельствует о том, что выставка "АгроСфера" — это площадка, на которой формируются направления дальнейшего развития аграрного сектора экономики Украины и формируются успешно", — отметил в своем выступлении на торжественной церемонии открытия выставки начальник Управления аграрной политики Одесской ОГА И.М. Петрив.

БОХАН Сергей



ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В ПАРОМНОМ СООБЩЕНИИ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ
ЧЕРНОМОРСК – ВАРНА – ПОТИ/БАТУМИ – ЧЕРНОМОРСК

PLASKE
ПЛАСКЕ
Cargo



КОМПЛЕКС УСЛУГ





организация перевозки грузов в ж.д. вагонах, автомобилях, контейнерах



таможенное оформление грузов



экспедирование грузов в порту

UKRAINE
Nikolaev
Odessa
Chornomorsk
Skadovsk
Rostov-on-Don
RUSSIA
Kerch
ROMANIA
Sevastopol
Yalta
Novorossiysk
Constanța
Sochi
Varna
BULGARIA
Burgas
Poti
GEORGIA
Batumi
Zonguldak
Istanbul
Samsun
Trabzon
Derince
TURKEY

АО «ПЛАСКЕ»
генеральный судовой и грузовой агент-экспедитор «Пароходство БМФ» АД в Украине.

Прием запросов на перевозку:
Тел. +38 048 728 72 20
Факс. +38 048 728 72 21
cargo@plaske.ua

www.ferry-line.com
Расписание движения паромов и действующие ставки на перевозки, включая применяемые к ним скидки и исключительные предложения.



Для оформления подписки на еженедельный журнал «Транспорт» необходимо заполнить данный «Подписной Купон» и выслать в наш адрес электронной почтой (e-mail) или факсом, или почтой

ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКА

НАСТОЯЩИМ ПОДТВЕРЖДАЕМ СВОЁ НАМЕРЕНИЕ ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ:

Наименование компании: ____________________

____

Сроки подписки: *с «   »   2018 г.   по «   »   2018 г.*

Должность и Ф.И.О. руководителя: ____________________

____

ИНН ____________ Свидетельство плательщика НДС № ____________

Тел.: ____________ Факс: ____________

Юридический адрес: ____________________

____

Почтовый и электронный (E-mail) адреса доставки: ____________________

____

Контактное лицо — должность, Ф.И.О, тел., E-mail: ____________________

____

Вид деятельности: ____________________

____________ www ____________

ВЫДЕЛИТЕ или ОБОЗНАЧЬТЕ ЗНАЧКОМ √ ЗАИНТЕРЕСОВАВШИЕ ВАС ВЕРСИИ ЖУРНАЛА

	НАИМЕНОВАНИЕ ПОДПИСНОГО ПАКЕТА		
	КОМПЛЕКСНЫЙ ПАКЕТ (PDF + печатная версия)	**ЭЛЕКТРОННЫЙ ПАКЕТ (PDF-версия)**	**ПЕЧАТНЫЙ ПАКЕТ (печатная версия)**
ПЕРИОД ПОДПИСКИ	***Еженедельно:*** ***1, 2, 3 недели месяца* — PDF-версия:** оперативная новостная и нормативная информация; ***4-ая неделя месяца* — печатная версия:** комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	***Еженедельно:*** ***1, 2, 3 недели месяца*** — оперативная новостная и нормативная информация, ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	***Ежемесячно:*** ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса
Период подписки с 01 января по 31 декабря 2018 года			
1 месяц	493,00 грн.	330,00 грн.	218,00 грн.
3 месяца	1480,00 грн.	990,00 грн.	654,00 грн.
6 месяцев	2810,00 грн.	1881,00 грн.	1242,00 грн.
9 месяцев	4126,00 грн.	2760,00 грн.	1825,00 грн.
12 месяцев	5322,00 грн.	3564,00 грн.	2354,00 грн.

____________________ / ____________________ /

дата   подпись   М.П.   фамилия И.О.,   должность

ОТПРАВЬТЕ «ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКУ» ПОЧТОЙ или ФАКСОМ по АДРЕСУ:

УКРАИНА, 65001, г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», журнал «ТРАНСПОРТ»
Факс: **+38 (048) 7-385-375; 7-287-221;** тел.: **+38 (048) 7-385-385, 7-288-288.** E-mail: **info@transport-journal.com**
Тел.: **+38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01** (Сергей Бохан). E-mail: **subscribe@transport-journal.com**;
Тел./факс: **+38 (044) 503-63-73;** тел.: **+38 (097) 232-92-55** (Татьяна Тарасенко). E-mail:**reklama@transport-journal.com**
WWW. TRANSPORT-JOURNAL.COM



www.transport-journal.com

ПРЯМАЯ ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ	ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ ПОДПИСНЫЕ АГЕНТСТВА
I. ПОДПИСКА	
Подписку можно оформить с любого числа и на любой срок: как на "Печатный пакет", "Электронный пакет", так и "Комплексный пакет"	Подписку можно оформить только на две версии: печатную и электронную.
II. ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА	
Цена подписки за 1 экземпляр дешевле. При оформлении подписки на полгода, год и более — предоставляются спеццены	Цена подписки за 1 экземпляр больше. Стоимость подписки неизменна независимо от срока подписки
III. ДОСТАВКА ПЕЧАТНОЙ ВЕРСИИ	
Курьером — в Киеве и Одессе в течение 1-го дня. Почтой — прямая рассылка из редакции	Только рассылка почтой, через офисы подписных агентств, что увеличивает срок доставки
IV. ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ	
Подписчики имеют возможность бесплатного размещения в журнале новостей, сообщений, статей и др. аналитических, обзорных, информационных материалов о деятельности и достижениях организации подписчика	В связи с тем, что персонифицированные сведения о подписчиках не предоставляются — подписчики не имеют возможности бесплатного размещения в журнале аналитических, обзорных и информационных материалов о деятельности и организации подписчика
V. БОНУСЫ	
Подписчики имеют возможность размещения в журнале цветных и ч/б рекламных и информационных материалов: модулей, статей — по спецценам	В связи с тем, что персонифицированные сведения о подписчиках не предоставляются — подписчики не имеют возможности размещения цветных и ч/б материалов по спецценам

ПО ВОПРОСАМ ОФОРМЛЕНИЯ ПОДПИСКИ И РАЗМЕЩЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ ОБРАЩАЙТЕСЬ ПО АДРЕСУ:
УКРАИНА, 65001, Г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», ЖУРНАЛ «ТРАНСПОРТ»
ФАКС: +38 (048) 7-385-375; 7-287-221; ТЕЛ.: +38 (048) 7-385-385, 7-288-288. E-MAIL: INFO@TRANSPORT-JOURNAL.COM
ТЕЛ: +38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01 (СЕРГЕЙ БОХАН). E-MAIL: SUBSCRIBE@TRANSPORT-JOURNAL.COM;
ТЕЛ./ФАКС: +38 (044) 503-63-73; ТЕЛ.: +38 (097) 232-92-55 (ТАТЬЯНА ТАРАСЕНКО). E-MAIL:REKLAMA@TRANSPORT-JOURNAL.COM


Организаторы ежегодной
международной конференции
Grain & Maritime Days in Odessa
поздравляют Вас с новым
2018 годом! Желаем Вам
мира, счастья и процветания
в Новом году!
GRAIN &
MARITIME DAYS IN ODESSA
May 24-26, 2018



ПЛАНИРОВАНИЕ ПОРТОВОЙ ЛОГИСТИКИ



Направления:

Проект «Единое окно - локальное решение»








Белгород-Днестровский морской порт | Бердянский морской порт | Черноморский морской порт | Измаильский морской порт | Мариупольский морской порт

Разработка, внедрение и сопровождение программного обеспечения

Оказание услуг по обслуживанию программно-аппаратного комплекса Клиента



Партнеры:

















Преимущества:



Ответственность
Команда с профильным образованием и многолетним опытом работы в сфере IT.

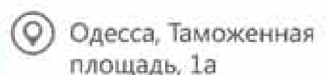


Опыт
Знание специфики и создание ПО для мультимодальных перевозок и складских площадок для всех видов грузов.

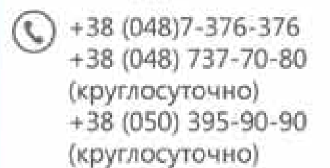


Комплексность
Создание ПО для системы ИСПС. Внедрение и адаптация продукта под каждого пользователя.

Контакты:



Одесса, Таможенная площадь, 1а



+38 (048)7-376-376
+38 (048) 737-70-80 (круглосуточно)
+38 (050) 395-90-90 (круглосуточно)

info@ppl33-35.com
support@ppl33-35.com